Histoire de Guerre
www.blindes-materiel.com

Histoire de Guerre
Blindés & Matériel

M 05302 - 76 - F: 6,90 € - RD

N° 76 avril-mai 2007

Belgique : 7,90 €
Canada : 8,20 C$
Luxembourg : 7,10 €
Maroc : 66, 00 DH

France 6,90 €

1940

Le magazine de l'INEDIT

Cartographie
LA PERCÉE DE SEDAN

Gnôme & Rhône, les motos TT du
6e GAM

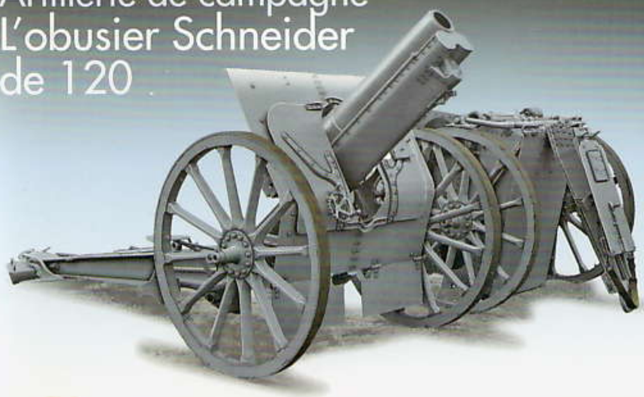
Sable chaud…
L'AMD LAFFLY S15 TOE

Le poste radio
ER 17

ST GEORGES
343

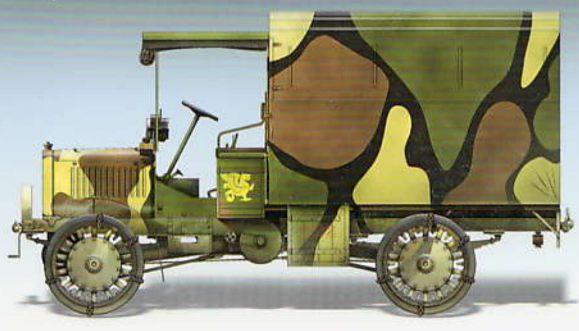
LE CHAR B
PRODUCTION ET MISE EN SERVICE

Artillerie de campagne
L'obusier Schneider de 120



1914 1918

Quatre roues motrices
Les premiers tracteurs d'artillerie



Histoire & Collections LIVRES

L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
avec le concours de Jacques Sicard
TOME 1

LA LIGNE MAGINOT TOME 1
La génèse de la célèbre ligne fortifiée, ainsi que les historiques de l'infanterie de forteresse (RIF).
192 pages **39,95 €**

L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
avec le concours de Jacques Sicard
TOME 2

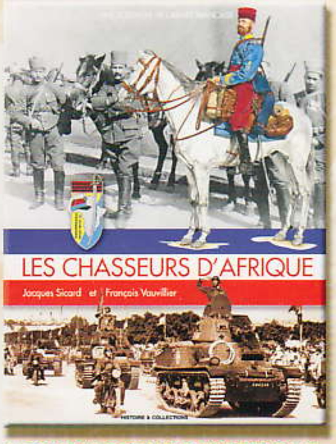
LA LIGNE MAGINOT TOME 2
Le béton, l'armement et les formes techniques des ouvrages, plus l'artillerie de position (RAP).
232 pages **39,95 €**

1933
L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
HOMMES ET OUVRAGES DE
LA LIGNE MAGINOT
Jean-Yves Mary et Alain Hohnadel
avec le concours de Jacques Sicard
TOME 3

LA LIGNE MAGINOT TOME 3
L'ordre de bataille de la ligne fortifiée du Nord-Est le 10 mai 1940, les combats de mai-juin, le drame de l'équipage de La Ferté, la chute des ouvrages du Nord... 256 p. **42,95 €**

L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
HOMMES ET MATERIELS DU 15e BCC
CHARS B AU COMBAT
Stéphane Bonnaud
avec le concours de François Vauvillier
HISTOIRE & COLLECTIONS

CHARS B AU COMBAT
L'odyssée des chars B pendant la campagne de mai-juin 1940, tout sur nos plus gros chars.
184 pages **39,95 €**


L'ENCYCLOPÉDIE DE L'ARMÉE FRANÇAISE
LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Jacques Sicard et François Vauvillier
HISTOIRE & COLLECTIONS

LES CHASSEURS D'AFRIQUE
Toutes leurs campagnes outremer et durant les deux guerres mondiales.
192 pages **36,50 €**

LES CANONS DE LA VICTOIRE 14-18
L'armée française entre en campagne en août 1914 avec un extraordinaire canon de campagne, le 75. Il n'existe alors dans nos rangs que trois cents pièces d'artillerie lourde de campagne. Aussi seront employés sur le front des milliers de pièces anciennes en attendant les matériels nouveaux. Ce volume détaille les quelques 36 modèles différents, employés en 1914-1918 au titre de l'artillerie de campagne.
68 pages **14,95 €**

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
3
LES CANONS DE LA VICTOIRE 1914-1918
TOME 1 L'ARTILLERIE DE CAMPAGNE
Pierre TOUZIN
François VAUVILLIER
HISTOIRE & COLLECTIONS

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
1
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
TOME 1
L'AMR 33 RENAULT
par François VAUVILLIER

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE FRANÇAISE
2
LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
TOME 2
L'AMR 35 RENAULT
par François VAUVILLIER

68 p. AMR 33 **14,95 €** 68 p. AMR 35 **14,95 €**

LES AUTOMITRAILLEUSES DE RECONNAISSANCE
En deux tomes sont traités tous les modèles d'AMR sortis par Renault, mais aussi par ses concurrents de 1931 à 1940. Une documentation fabuleuse sur le matériel et sur les unités (GAM, RAM, dragons portés) qui ont combattu en mai 1940.

TOUS CES OUVRAGES DISPONIBLES EN LIGNE

Tous nos LIVRES
CHAQUE ANNÉE, H&C PUBLIE PLUS DE TRENTE TITRES NOUVEAUX DANS TOUS LES DOMAINES DE VOTRE PASSION
Portail H&C
Promotions
Accueil
Catalogue
Recherche par mot(s)
Page : 1 2 3 4
LES FEMMES AU SERVICE DE LA FRANCE

Les deux guerres mondiales

Les femmes au service de la France 1919-1940
Tome 1 : la Croix-Rouge française
Le tome 1 du livre "Les femmes au service de la France - 1919-1940" évoque le rôle général des femmes dans la Défense nationale, en particulier les sociétés affiliées à la Croix-Rouge française : Société de secours aux blessés militaires, Association

sur notre site web histoireetcollections.com

J'ACHÈTE LES OUVRAGES SUIVANTS

☐ La Ligne Maginot Tome 1 . . . . 39,95 € 2
☐ La Ligne Maginot Tome 2 . . . . 39,95 € 2
☐ La Ligne Maginot Tome 3 . . . . 42,95 € 2
☐ Chars B au combat . . . . 39,95 € 2
☐ Les chasseurs d'Afrique . . . . 36,50 € 2
☐ Les canons de la Victoire 1914-1918 . . . . 14,95 € 2
☐ Les AMR 33 . . . . 14,95 € 2
☐ Les AMR 35 . . . . 14,95 € 2

NOUVEAUTÉ LIVRES 2007 *(ouvrage présenté p.83)*
☐ Le III.Pz.Korps à Kourks : . . . . 38,95 € 2
TOTAL LIVRES . . . . ____,___ €

FRAIS DE PORT	*France*	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
(2 - Livres)	*DOM-TOM & Europe.*	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. Promotions port gratuit limitées à : France, DOM-TOM & Europe : Autres pays, ajouter les frais de port.

GBM 076

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL ____,___ €

Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**

expirant en (mois) (année) *Clé* (3 derniers chiffres au dos de votre CB)

Signature :

Histoire de Guerre

HistoirE de GUERRE BLINDÉS & MATÉRIEL

N° 76
avril-mai
2007

LE MAGAZINE
DE LA
MOTORISATION
MILITAIRE
À LA
FRANÇAISE

Directeur de la publication, rédacteur en chef :
François Vauvillier
Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin
Chef de fabrication : Géraldine Mallet
Principaux collaborateurs :
J.-F. Antoina, P.-F. Aujas, R. Avignon, E. Barbanson, S. Bonnaud, P. Bouchery, D. Coste, E. Dagnicourt, P. Danjou, Ch. Dutrône, S. Ferrard, R. Fontbonne, Ch. Grégoire, A. Hohnadel, A. Laffargue, L. Lecocq, P. Malmassari, J.-Y. Mary, R. Potié, A. Salles, E. Schwartz, J. Sicard, P. Touzin, Ph. Trutmann, H. de Wailly
Et Jean-Gabriel Jeudy qui demeure bien vivant à travers ces pages.

DÉPARTEMENT PUBLICITÉ
(FAX : 01 47 00 51 11)
Chef de publicité : Sandra Villermois ✆ 01 40 21 17 94
Équipe de publicité : Séverine Piffret ✆ 01 40 21 17 99
Assistante de publicité : Daphné Rouleau ✆ 01 40 21 17 99
Graphistes : Géraldine Mallet ✆ 01 40 2118 22
Aurélie Saintecroix ✆ 01 40 21 07 08

DÉPARTEMENT COMMERCIAL
(FAX : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial : Pascal Da Silva ✆ 01 40 21 15 33
Directrice des ventes : Patricia Douriquian ✆ 01 40 21 06 04
Responsable commerciale : Christine Vichy ✆ 01 40 21 75 34
Assistante de la Direction Générale : Sandrine Régat ✆ 01 40 21 18 26
Secrétariat : Aurélie Losson ✆ 01 40 21 07 09
Relations Presse : Sophie Kaufmann ✆ 01 40 21 15 36

SERVICE CLIENTS
Abonnements et vente par correspondance
Hayette Amar, Françoise David, Priscilla Musselaya, Sanaa Himri, Nora Ajmi
N° Indigo 0 820 888 911 0,118 € TTC / MN
Pour l'étranger : + 33 140 211 796
e-mail : vpc@histecoll.com
e-mail : abonnement@histecoll.com

RÉDACTION ET GRAPHISME
Secrétaire général de la rédaction : Pierre Gavigniaux
Rédaction : Pierre-Olivier Barome, Gil Bourdeaux, Yves Buffetaut, Christophe Camilotte, Philippe Charbonnier, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Denis Gandilhon, Morgan Gillard, Raymond Giuliani, Eric Micheletti, Thibault Panfili, Jean-Pierre Parlange, Claire Renaudat, Nathalie Senhadji, Nicolas Stratigos, Alexandre Thers, Léonidas Vesperini, Erwan Le Vexier, Jean-Louis Viau.
DÉPARTEMENT GESTION
Administrateur adjoint : Chantal Raynaud
Comptabilité : Alain Thibout et Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton ✆ 01 40 21 18 24
Directeur des systèmes d'information : Jacques Tollu.
Administrateur du site : Antoine Viau.

ABONNEMENTS, RÉDACTION, PUBLICITÉ
Histoire & Collections – 5, avenue de la République,
75541 Paris Cedex 11.
N° Indigo 0 820 888 409 0,118 € TTC / MN
Téléphone pour l'international : + 33 140 211 820
Fax. : 01.47.00.51.11

TARIFS D'ABONNEMENT
(1 an) : France : **36,50 €**
DOM-TOM & Autres pays : **44,00 €**

Vente en kiosque : NMPP.
Modif et réassort : Sordiap. ✆ 0800348420
Vente au détail : librairie ARMES & COLLECTIONS
19, avenue de la République. 75011 Paris. ✆ 01 47 00 68 72

DISTRIBUTION À L'ÉTRANGER
Diffusion en Belgique : Tondeur Diffusion,
Avenue Van Kalken, 9. B-1070 Bruxelles.
Abonnements ✆ 02/555.02.17. Un an : 43 €.
Administration des ventes ✆ 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09.
FORTIS 210-0 402 415-14. E-mail : press@tondeur.be
Italie : Tuttostoria, Ermanno Albertelli Editore.
BP 395. 43 100 Parma.
USA : RZM Imports Dist.,
PO Box 995, Southbury, CT 06 488.

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel est une publication du groupe *Histoire & Collections*, SA au capital de 182 938,82 €.
Siège social : 19, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Vice-président : Jean Bouchery. Directeur général : Jean-Marie Mongin.
Principaux associés : F. Vauvillier, J.-M. Mongin, E. Micheletti
E-mail : blindes-materiel@histecoll.com
N° CPPAP : 0109 K 79212
Photocomposition intégrée *MacIntosh G5.*
Traitement de l'image : Studio graphique A & C / Julien Ghys
Impression : Imaye Graphic, BP 2159, 53021 Laval cedex 9
Printed in France/Imprimé en France
© Copyright Histoire & Collections 2007.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.

6
Opérations Percée de Sedan

36
Industriel Produire le char B

50
Tous terrains G&R au 6e GAM

58
Sable chaud Laffly TOE

14
Motorisation 14-18 Panhard

66
Terrains et opérations Le 9e BCC

79
Artillerie Obusier de 120 Schneider

26
Transmissions ER 17

74
Les « sans-grade » VSFD et ADK

EDITORIAL

En mettant la dernière main à ce troisième numéro de la nouvelle formule d'*Histoire de Guerre, Blindés & Matériel (GBM)*, un mot me vient à l'esprit :

PROFIL

En comptant les profils (et autres mises en couleurs) de ce numéro, j'ai retenu le chiffre de 30. *Trente seulement* ? Alors que j'en avais une cinquantaine dans le numéro précédent...

Et pourtant, j'ai l'impression, depuis deux mois — et bien plus que pour GBM 74 et 75 — d'avoir passé mon temps, presque exclusivement, à réfléchir à ces profils, à chercher quels matériels montrer, à les documenter, puis à donner des instructions détaillées aux deux talentueux, infatigables, inappréciables illustrateurs que sont Laurent Lecocq et Éric Schwartz. Ensuite à valider avec eux telle ou telle ligne de structure, telle ou telle couleur, à faire modifier tel ou tel micro-détail qui pourrait passer inaperçu. Et qui pourtant a une importance considérable. Essentielle.

Car je sais que vous avez l'œil.

En matière de profils, il y a deux grandes sortes de sujets qui demandent une exigence de même acuité, mais de nature toute différente.

Il y a, d'abord, les sujets « phares », dont le meilleur exemple de ce numéro est le B 1*bis* (➠ *pages 36-49)*. Déjà bien connu, beaucoup documenté par des publications de qualité en France, ayant eu récemment la consécration mondiale avec la maquette Tamiya, ce char n'autorise plus les approximations. Sur ce sujet, la barre est haute, il vous faut du très pointu. Mon objectif a été que, avec ce numéro (et le suivant), GBM réponde exactement à votre attente.

Et puis il y a les sujets « découverte » : les véhicules ou les matériels que personne n'a jamais traités, du moins par la représentation en couleurs. Là, le travail prend une toute autre forme. Partir de rien ou presque, une ou deux photos, un plan de châssis si l'on en dispose, dans le meilleur des cas une vague élévation trouvée dans les archives du constructeur, *et c'est tout*. Et avec cela, il faut « restituer » le véhicule dans sa silhouette, son volume, ses couleurs d'époque. Bref le tirer du néant, le faire revivre, le montrer dans sa vérité originelle, tel qu'il apparut à nos aïeux aux temps héroïques.

Pour ce second cas, l'exemple le plus flagrant de ce numéro est le tracteur d'artillerie Châtillon-Panhard (➠ *pages 14-25)*. Regardez-le bien : c'est comme s'il sortait d'un *Jurassik Park* de la motorisation militaire à la française. C'est presque de la paléontologie, un minutieux travail de reconstitution. Mais sans lui, rien peut-être n'eut existé...

Bonne lecture, bonne randonnée dans le parc.

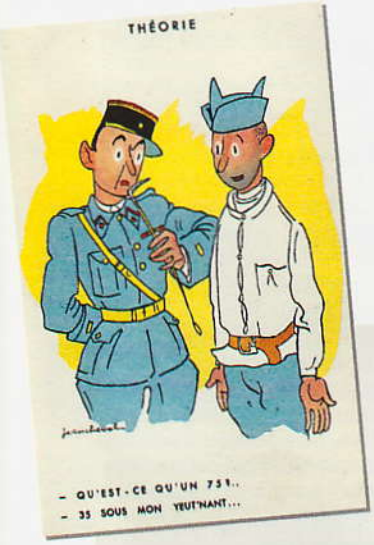
François Vauvillier

Histoire de Guerre
GUERRE
& BLINDÉS
MATÉRIEL

VOS RÉACTIONS, VOS

HistoirE de GuerrE
BLINDÉS & MATÉRIEL
N°76
1940
Le magazine de l'INEDIT
LA PERCÉE DE SEDAN
L'AMD LAFFLY S15 TOE
ER 17
6e GAM
S' GEORGES
543
LE CHAR B
PRODUCTION ET MISE EN SERVICE
1914 1918

En couverture
Le B 1bis 543 Saint-Georges, « 4 » blanc de tourelle de la 352^e CACC ; appareil de fin de production à écrans de chenilles jointifs.
(Mise en couleurs de Laurent Lecocq d'après une photographie d'époque du char n° 549 sans nom)


THÉORIE
– QU'EST-CE QU'UN 75 ?..
– 35 SOUS MON YEUT'NANT...

Réponse à tout...
(Carte postale humoristique années trente)

L'influence des conditions politiques

C'est avec un immense plaisir que j'ai lu votre article intitulé le *Manifeste français*. Quelle surprise de découvrir votre prise de position éditoriale sur l'histoire militaire française. Quelle différence avec les autres publications, vous osez faire sauter un couvercle, celui des poncifs sur l'armée française et ses combats de 1940. Vous avez résumé en sept points votre démarche. Je pense que vous auriez sans peine réussi à rajouter d'autres, si vous l'aviez jugé nécessaire à la démonstration. Par exemple, sur les « conditions politiques » d'avant-guerre, les choix et les hésitations gouvernementales et leur conséquence, etc., qui ont largement influencé les politiques d'armement de la France. Peut-être ces sujets seront-ils abordés un jour ?

Mon père ayant combattu au sein du 5^e RDP en mai 40, je suis sensible à tous ceux qui évoquent avec compétence la cavalerie et les régiments de dragons portés. C'est donc avec un intérêt très vif que j'ai lu les sujets traitant des 11^e et 14^e RDP. Je vous encourage à continuer sur cette route difficile et pleine d'embûches. Je vous dis une nouvelle fois *Bravo*. Ce n'est pas un compliment de circonstance, M. Vauvillier, c'est le cri de joie d'un fidèle lecteur.

Patrick Brighel *(via internet, 31 janvier)*

Conquis

■ Je vous remercie d'avoir retenu mon message et de l'avoir publié dans le n°75 de **GBM**. Je viens de terminer la lecture de ce numéro, et une nouvelle fois j'ai été conquis par sa qualité. Je fais partie de ces lecteurs qui recherchent la précision et les détails.

Des sigles sont régulièrement utilisés et il est toujours intéressant d'en avoir au moins une fois la signification dans les articles, ce qui est le cas dans **GBM**. Une nouvelle fois bravo et longue vie au nouveau magazine.

Fabrice Aucher *(via internet, 6 février)*

■ J'ai patiemment attendu le deuxième numéro de **GBM** avant d'opter pour l'abonnement. L'armée française était une armée magnifique. Vous l'avez si bien affirmé en couverture du premier numéro. Elle méritait une revue pour présenter tous ses matériels. Bravo pour avoir osé le « choix français ». Mon abonnement vous soutient. Tous mes encouragements à votre équipe, et notamment à mon camarade (ancien du 6^e RPIMa) Stéphane Bonnaud.

Eric Bibens, 77022 Melun

FV Grand merci de ces messages enthousiastes. **GBM** est pour moi une activité dévorante et passionnante tout à la fois. Et très passionnée aussi. Savez-vous que, autour de moi, certains me disent qu'il y a « *trop de choses dans chaque numéro, que j'en donne trop* » ? Mais je pense qu'il faut être précis. Partout où c'est possible, je m'attache — et tous les auteurs de **GBM** avec moi — à livrer un maximum de détails. Au risque de quelques coquilles ou micro-erreurs, d'ailleurs *(→ encadré ci-contre)*. Vos lettres prouvent que cette politique rédactionnelle exigeante est reconnue.

Laffly et l'ingénieur Hollos

Je me suis précipité sur votre « nouvelle formule » et vous félicite pour ce choix éditorial. Une petite déception cependant : qu'il n'y ait pas eu plus de détails purement mécaniques (doubles transmissions semble-t-il, mécanisme permettant un grand débattement indépendant des trains arrière, consistance du brevet Hollos par exemple) à propos de ce formidable véhicule tous terrains que semblait être le Laffly S 15. Mon souhait serait que vous publiez un jour ces informations, si vous les avez, ou m'indiquiez où les trouver éventuellement (une première recherche ne m'a permis de trouver trace que d'un brevet Hollos aux États-Unis en 1945 concernant un tracteur articulé).

Alain Woygnet *(via internet, 7 février)*

FV Merci de votre vif intérêt pour **GBM**. Dans l'article sur la VLTT Laffly S 15 R, je n'ai pas voulu être trop technique, mais j'aurai bien d'autres occasions de revenir sur cette belle famille d'engins tous terrains *(→ pages 58-65 de ce numéro)*, pour laquelle j'ai une documentation technique assez fournie. Les détails de fonctionnement de la suspension, en particulier, sont commentés dans les publications « commerciales » du constructeur, qui ne mentionne d'ailleurs jamais l'existence du brevet Hollos, ni de la licence Austro-Daimler. Cette dernière est relevée seulement dans un rapport de la commission de Vincennes de 1934.

Sur ce point précis, je ne sais pas grand chose de plus que ce que j'ai écrit : je n'ai pas la teneur exacte du brevet Hollos et j'ignore comment il s'imbrique avec la licence (je suppose principale ?) Austro-Daimler. S'ajoute à cela le montage du joint homocinétique Tracta sur les roues avant, que j'ai mentionné.

Errata

Les auteurs et le rédacteur en chef ont beau tout contrôler, vérifier, lire et relire, la masse d'informations contenue dans **GBM** est telle que les petites bourdes sont inévitables. Mais, lorsque la revue est sortie, rien, absolument rien n'échappe aux principaux collaborateurs de la rédaction ou à nos lecteurs. Ensemble, nous sommes vraiment imbattables.

GBM 74

Page 16, note 4 : le *tan sad*, anglicisme, contraction de *tandem saddle* (selle en tandem) n'est pas un side-car mais une selle supplémentaire pour un passager arrière, en général amovible, placée sur le porte-bagages. *Jacques Tonnaire et Jacques Brissart l'on tous deux vu et signalé.*

Page 53, 1^{re} colonne : le général Barbe commande bien la 4^e DLC (et non la 1^{re} DLC, coquille, bien sûr). *Jacques Tonnaire l'a vu.*

GBM 75

Carte pages 10-11 : lire von Küchler (et non Kuchler), List (et non von List), Busch (et non von Busch), Dollmann (et non Dollman). *Eric Lefèvre l'a vu, évidemment !*

Page 12, légende du bas : Turnhout est en Belgique. *Claude Paillon l'a vu.*

Page 40 : le Somua S 35 22 365 appartient bien au 13^e dragons, mais l'insigne indiqué dans la légende (la tour de Provins stylisée) est celui de son « frère » le 29^e dragons. *Régis Potié l'a vu.*

Page 43, profil de l'AMD Panhard du haut : lire 8^e cuirassiers (2^e DLM) et non pas 6^e cuirassiers (1^{re} DLM). *Erik Barbanson l'a vu.*

Photo page 60 en haut : en arrière-plan, ce sont des D 2. *Claude Paillon l'a vu.*

Compléments d'information

Photo page 26-27 : arrivée à Malo-les-Bains, fin mai, de la BDAC (capitaine Monneja) du 76^e RADC de la 3^e DLM. Les hommes embarqueront le 1^{er} juin. *Patrice Bouchery l'a vu. Et pour cause, il est l'heureux propriétaire de l'original de la photographie, et m'en avait passé copie il y a bien des années. Mes excuses, Patrice.*

Photo p. 32 : prise en mai 1939 à l'occasion de la fête Jeanne d'Arc, aux allées du Parc à Dijon. Ce jour là, le général Parisot, commandant la 15^e DIM, a fait défiler le 27^e RI (et sans doute un groupe du 1^{er} RA nouvellement réarmé). Le 27^e RI type motorisé comprenait, pour le défilé :

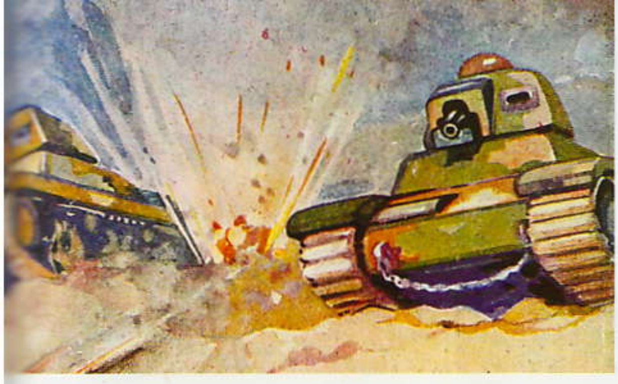
— un bataillon sur camions Renault ;
— trois Laffly : chef de corps, drapeau, commandant du bataillon ;
— les chenillettes tractant les canons AC de 25 mm ;
— deux bataillons à pied.

Auparavant, lors du défilé de fin octobre 1938, le régiment avait au moins une Lorraine et deux Laffly. Par ailleurs, dès 1937, trois voitures Tempo tous terrains bimoteur (avant et arrière) étaient aux essais au 27^e. Je ne sais à quelle date elles furent reversées.

Un grand merci à H. Burthey pour ces informations précises et de qualité.

LA LIBRE PAGE DU

Manifeste français



Le « moteur combattant », image-mascotte de GBM *(Détail de la couverture de* La Science et la Vie, *janvier 1940)*

Voir aussi la ***Tribune libre*** ouverte p. 13.

QUESTIONS, VOS APPORTS À GBM

Mémoire de nos pères

Maquettiste et donc assidu de *SteelMasters*, j'ai découvert **GBM** avec le n° 75. Le choix 100 % français me plait beaucoup. Il faut combattre la légende qui veut que notre armée ne valait pas un clou en 1940. Je souhaite faire chorus avec le propos de M. Vesperini paru dans votre tribune libre : il faut dire et redire qu'en 1940, nos pères se sont battus. Je vous cite un exemple : le 119ᵉ RI de Cherbourg (où mon père était sergent-chef) est monté en ligne le 10 mai 1940 avec 2 800 hommes et ils ne sont plus que 470 en état de combattre fin juin. En 43 jours de combats ininterrompus, le régiment a perdu les 5/6ᵉ de son effectif.

Jean-François Hébert, 50000 Saint-Lô

Ma revanche

Merci pour cette revue de qualité. J'achète *Histoire de Guerre* depuis le premier numéro, mais là, avec votre reprise sous la forme de **GBM**, c'est Byzance.

Je suis un passionné de l'armée française de 1940. J'ai souvent été raillé par mes camarades de faculté qui ne juraient que par les Tigre et autres Waffen SS. Alors, moi et mon petit H 39... Quinze ans après, je tiens ma revanche, enfin une revue sur notre armée et son matériel si décrié. Merci encore, vous avez fait de moi un chercheur amateur heureux.

David Delporte, 28000 Chartres

FV Eh oui, peut-être bien qu'« *un jour, on finira par la gagner, cette fichue campagne de 1940* » ! Merci de ce message sympathique et encourageant. Je garde le cap, et je me sens soutenu, grâce à des messages tels que le vôtre.

Question d'échelles

Bravo pour la nouvelle formule de votre revue. Dommage de ne pas avoir des échelles identiques sur les schémas, ainsi qu'un ou deux plans trois vues ou un écorché.

Ludovic Valade *(via internet, 10 février)*

FV La question des échelles est importante : vous avez noté que **GBM** indique systématiquement les échelles de reproduction des profils ou des plans au trait. De plus en plus, nous tendrons à représenter les différents matériels au 1/35 pour les profils isolés, et au 1/72 quand il s'agit de montrer des gammes complètes et nombreuses. La difficulté est que certains matériels sont trop gros pour ne pas être coupés s'ils étaient montrés au 1/35 (exemple, les 194 GPF de **GBM** 75), ou disposent de trop peu de place dans l'article (exemple, les fourgons Renault TSF au 1/43). *A contrario*, les chars légers R 35 ont plus de présence à l'échelle 1/26 (échelle née du pur hasard graphique) adoptée pour la trilogie de Stéphane Bonnaud sur le 9ᵉ BCC. Mais l'harmonisation est à l'ordre du jour... Quand aux plans trois vues et aux vues intérieures, l'article sur le B 1*bis* répond aujourd'hui à cette demande.

Blindés dans les Alpes

Cher M. Vauvillier, c'est avec plaisir que je viens de lire le numéro 74 de **GBM**, votre éditorial, ainsi que votre *Manifeste français*. J'adhère totalement à votre choix et, pour le prouver, je m'y abonne sans hésiter. Le superbe matériel français de cette époque méritait un tel magazine.

Une petite idées d'article à vous suggérer : les blindés dans les Alpes. Je sais que le sujet a déja été traité dans *Militaria Magazine* (il ne me manque que six numéros sur la totalité) mais je vous fait confiance.

Je dis donc un grand M.... pour la réussite de *Histoire de Guerre* nouvelle version.

Marc Endinger *(via internet, 15 février)*

Le « moteur à crottin », bien vivant lui aussi... La présence de cet extraordinaire attelage de canon de 75 modèle 1897, ressuscité, est annoncée à la prochaine Locomotion en Fête, à l'aérodrome de Cerny-La Ferté-Alais, les 9-10 juin 2007. *(www.locomotion-en-fete.fr e-mail : acpht@tiscali.fr Photo DR)*

A dix ans, en chenillette

Rien que des compliments pour votre nouvelle revue, avec un regret cependant, celui qu'elle ne soit pas apparue plus tôt. Enfant en 1939-40, j'étais subjugué par tout ce matériel militaire qui animait les rues du village paisible où j'habitais avec mes parents. Les soldats avaient l'interdiction d'acheter de l'alcool et c'étaient nous, les gamins, qui allions acheter le litre de vin à l'épicerie du village, litre que l'épicière dissimulait dans un papier journal. Personne n'était dupe mais l'honneur était sauf. Les soldats nous donnaient un sou (avec un trou au milieu) pour acheter en plus des bonbons. À la sortie du pays, il y avait un terrain de manœuvres (bien grand mot) et certains soldats, au lieu de bonbons, nous offraient un « tour de manège » en chenillette Renault. J'ai donc, à dix ans, été tankiste en culottes courtes ! Avec les vapeurs d'essence et d'huile chaude, je rentrais à la maison le cœur barbouillé et maman me donnait un sucre avec quelques gouttes de Ricqlès.

Claude Paillon, 77270 Villeparisis

Titre d'une fable : le soldat, la chenillette et les petits loupiots. *(Manœuvres de Normandie, septembre 1937, photo DR, coll. F. Vauvillier)*

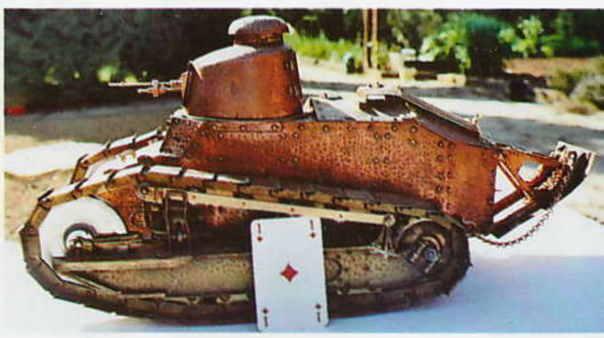
Chars de père en fils

Pourquoi un tel intérêt de ma part ? Mon père, classe 1910, fait presque toute la Grande Guerre au 45ᵉ (puis 245ᵉ) d'artillerie, avant de se porter volontaire pour les chars. Il devient instructeur sur Renault FT et décroche en 1918 sa 5ᵉ citation pour avoir « *dépanné un char sous le feu de l'ennemi* ». Entre le 11 novembre 1918 et sa libération en 1919, il réalisera la maquette dont je joins une photo : 7 kg, entièrement en cuivre et laiton, et plus de 400 rivets. Exact à un rivet près. Tourelle et armement mobile, capot avant et arrière ouvrant, suspension par ressorts à lame et à spirale, tension de chenille. Ce char sera remis à un musée.

Pour ma part, classe 1947, versé dans un régiment d'artillerie para, je me retrouve le seul appelé à suivre le cours de l'école de l'arme blindée-cavalerie d'Alger, dont je sors 3ᵉ sur 165. Il y avait là-bas tous les matériels de 1939 à 1945 que vous étudiez : Laffly, Latil, Somua, Renault, et bien sûr aussi les matériels américains.

Maurice Van den Vaero, 80320 Chaulnes

Une maquette parfaite du FT au 1/10, d'époque, réalisée en 1918-1919. *(Courrier de Maurice Van den Vaero)*



LA RESPONSABILIT
LE GÉNÉRAL G

MATCH
L'ACTUALITÉ MONDIALE 14 SEPTEMBRE 1939 2 fr

Resté dans l'ombre de son très médiatique chef, le général Georges fait cependant la « une » de *Match* en septembre 1939. Il n'en restera pas moins l'*illustre méconnu* de la bataille de mai-juin 1940. (*DR*)

Déontologie

Nos Grands invités, disparus depuis des décennies, ne peuvent plus alimenter le débat, ni se défendre à nouveau. Pour cette raison au moins, et pour bien d'autres, nous nous refusons à l'ironie, à la caricature d'autant plus facile qu'elle serait laissée sans réplique possible, et à la polémique biaisée.

Dans ces pages, nous leur donnons la parole en toute loyauté, en leur posant des questions et en publiant leurs réponses. Celles-ci proviennent de leurs écrits directs. Les extraits que nous en donnons sont suffisamment longs et circonstanciés pour qu'il n'y ait aucun risque que soit trahi ou dénaturé leurs témoignages pour l'Histoire. Témoignages qui peuvent être également des plaidoyers *pro domo*, mais telle est la règle du jeu, il faut l'accepter comme telle.

Chacun gardera aussi à l'esprit que nul n'échappe à la mentalité et à l'état d'esprit de son temps. C'est pourquoi les réponses sont dûment datées.

Enfin, **NOUS NE SOMMES PAS JUGES**. Notre but est de donner des pistes de réflexion personnelle au lecteur, à partir des déclarations *effectives, circonstanciées et préservées dans leur contexte*, de nos grands invités. Leurs phrases sont, aux mots près, des citations directes. Les seules latitudes que nous nous sommes autorisées sont les suivantes :

— pour préciser le propos sans l'alourdir, ajout de quelques incises sous la forme [ajout].

— pour la clarté de l'explication ou l'exigence de rigueur historique dans les détails, ajout de notes numérotées, présentant toujours un caractère technique.

Après avoir entendu le général Gamelin, nous recevons son plus important subordonné le général Joseph Georges, avec qui nous abordons la question du haut commandement, puis celle de la percée allemande sur la Meuse.

GBM : Mon général, merci de nous accorder cet entretien. Pouvez-vous tout d'abord nous préciser votre rôle et la teneur de votre commandement ?

Général Georges 1948 : Le général Gamelin [...] devait en temps de guerre : 1° remplir les mêmes fonctions [qu'en temps de paix] de chef d'état-major de la Défense nationale et, de ce fait, exercer une action assez imprécise sur les trois catégories de forces (air, terre et mer) ; 2° assurer le commandement en chef des forces terrestres. En ce qui me concerne, j'étais, en temps de guerre, adjoint au commandant en chef des forces terrestres et commandant du théâtre d'opérations du Nord-Est [...].

Le 3 septembre 1939, conformément au plan arrêté en temps de paix par le commandant en chef, je m'installai à la Ferté-sous-Jouarre, à une heure d'automobile de Paris, avec [...] le GQG, échelonné de la Ferté à Meaux. Des locaux voisins avaient été retenus pour le général Gamelin et son cabinet. Il ne les utilisa jamais, et s'installa de sa personne dans un local du fort de Vincennes à proximité du gouvernement.

[...] Je sentis bientôt qu'un certain malaise était dans l'air. Le général en chef paraissait ressentir d'une façon plus vive son éloignement du GQG. Des articles de presse maladroits, des bruits de couloir tendancieux, de rares visites de parlementaires ou d'anciens ministres, enfin des propos imprudents d'officiers de liaison mal informés ou désireux de jouer un rôle, expliquaient à mes yeux cette situation qui me paraissait d'ailleurs sans gravité.

GBM : Mais les choses ne sont pas restées en l'état... Que s'est-il passé ensuite ?

Général Georges 1948 : Le 6 décembre 1939 je recevais du général en chef une lettre me faisant part d'une longue et importante conversation qu'il avait eue avec le chef du gouvernement, au sujet de l'organisation du commandement. Je cite des extraits de cette lettre : « *Tous deux avaient convenu de me donner le titre de commandant en chef, sur le front Nord-Est, mais rien ne serait changé dans nos attributions respectives de commandant en chef des forces terrestres pour le général en chef, et de commandant de théâtre d'opérations pour moi. Par contre, le général Gamelin reprendrait le GQG sous ses ordres directs, et un état-major de théâtre d'opérations serait organisé pour moi avec les représentants nécessaires des bureaux intéressés. Enfin le GQG serait rapproché de Paris. Le président Daladier considérait que cette organisation correspondait à des préoccupations qu'il avait eues lui-même, qui, d'ailleurs, se faisaient jour au Parlement, et qu'elle répondait à la nécessité de bien distinguer les responsabilités.* » [...]

GBM : Vous voilà donc un curieux « *commandant en chef* sur le front Nord-Est », sans le GQG que le général Gamelin entend reprendre...

Général Georges 1948 : Le 8, je remerciais le commandant en chef [...] puis j'en venais au problème du fractionnement du GQG. « *L'organisation projetée, ne devant, par définition, rien changer aux attributions respectives des deux commandants en chef, ne saurait dissiper les préoccupations du Ministre et du Parlement, relativement à la répartition défectueuse des responsabilités, puisque ces responsabilités découlaient évidemment des attributions de chacun d'eux. Par contre, la vie des armées, surtout dans la bataille, exigeait que les bureaux de l'état-major général, ainsi que les directions routières et ferroviaires, fussent constamment à ma disposition, puisque j'actionnais directement les groupes d'armées et les armées. Ce n'était qu'à ce prix que l'on obtiendrait des décisions adaptées à la situation et rapidement notifiées.*

Comment obtenir ce résultat avec des fragments des quatre bureaux de l'état-major, éloignés de leur noyau central, le GQG ? Enfin l'introduction dans ce circuit d'un état-major nouveau, celui du Nord-Est, distinct du GQG, aurait pour effet de réduire mon action personnelle à celle d'un super-commandant de groupe d'armées, se superposant aux groupes d'armées existants, sans bénéfice certain, et peut-être même générateur de retards. »

GBM : Et vous avez proposé une autre solution...

Général Georges 1948 : Mes critiques étant faites, je terminais en définissant les bases d'une organisation d'ensemble qui, selon moi, devait préciser plus nettement les attributions et les responsabilités de chacun. Ces bases étaient les suivantes :

Un commandant en chef de l'ensemble des théâtres d'opérations, et chef d'état-major de la Défense nationale disposant à ce double titre :

1°- d'un état-major d'opérations réduit, chargé de la direction stratégique et de la coordination avec les Alliés,

É SUR LE FRONT NORD-EST : ORGES TÉMOIGNE

analogue à celui dont disposait Foch en 1918 ;

2°- d'un état-major de la Défense nationale ayant, par délégation du président du Conseil, ministre de la Défense nationale, mission de travailler en liaison avec les départements ministériels chargés de pourvoir aux besoins des armées.

Tel était la part du général commandant en chef.

3°- des commandants de théâtres d'opérations, agissant, selon les directives du commandant en chef, et disposant des organes de travail nécessaires, savoir :

- pour la France, le grand quartier général ;
- pour les théâtres d'opérations extérieurs, d'états-majors spéciaux adaptés à leurs besoins.

GBM : Mais cette solution privait le chef suprême de son GQG, et il ne le voulait pas...

Général Georges 1948 : Le 10 décembre, le général Gamelin revenait à la charge : « *Plus on est haut placé, m'écrivait-il, plus on a le devoir de sacrifier ses conceptions personnelles. Si vous devez un jour me succéder, comme je l'ai jusqu'ici souhaité, je suis certain de vous rendre service en agissant comme je le fais.* »

Le ton s'élevait. Mais je répondais qu'« *à mon échelon la discipline ne pouvait consister à accepter, sans réaction, des conceptions qui me paraissaient dangereuses. Mon devoir était de dire ce que je croyais être la vérité. Qui donc, autre que moi, sur un pareil sujet, était en état de le faire ?* » Et je reprenais la discussion de ma lettre du 8 décembre [...]. Une entrevue s'imposait. Je la demandai. Elle me fut accordée le 13 décembre. J'en sortis avec l'impression que je n'avais pas réussi à convaincre mon chef et qu'il s'en tenait à son projet initial. En effet, le 22 décembre, j'apprenais qu'une décision, conforme aux propositions du commandant en chef, avait été signée par le président du Conseil. Mes arguments n'avaient pas été retenus. Nous étions en guerre ; mon devoir était de donner l'exemple et d'obéir. Je l'ai fait.

En exécution de cette décision, tous les bureaux importants du grand quartier général, à l'exception du troisième bureau (opérations) furent coupés en deux, et leurs éléments séparés dans l'espace à 35 km les uns des autres. Les états-majors ne purent travailler qu'au prix d'un roulement continu d'officiers échangeant leurs renseignements et leurs vues, pour réaliser les accords indispensables à la préparation d'instructions concordantes. Par bonheur ils avaient longtemps travaillé ensemble, ce qui atténuait dans une certaine mesure les fâcheux effets de cette dispersion.

Le nouveau major général, le général Doumenc, établi à mi-chemin entre la Ferté et Vincennes[1], était amené à orienter de plus en plus son activité vers le commandant en chef, ce qui était inévitable.

GBM : Ce dernier est-il intervenu dans la bataille ?

Général Georges 1948 : Dans un mémoire adressé à la Cour de Riom le 4 octobre 1940, le général en chef a écrit : « *Je ne pouvais être à la fois auprès du gouvernement, agir personnellement auprès des Alliés et diriger dans son évolution constante une grande bataille, et je ne voulais pas être responsable de l'exécution d'une*

Général Joseph GEORGES (1875-1951)

Né à Montluçon en 1875, sorti de Saint-Cyr en 1897, il sert longtemps en Afrique du Nord. Grièvement blessé au début de la Première Guerre mondiale, il occupe ensuite d'importantes fonctions d'état-major à l'armée d'Orient, puis auprès du maréchal Foch, dont il dirige le bureau des opérations (1918). Chef des services économiques de la Rhur en 1923, il est chef d'état-major du maréchal Pétain durant la guerre du Rif (1925-1926). Chef de cabinet d'André Maginot en 1929, il commande ensuite le 19e corps à Alger en 1931 et entre au conseil supérieur de la guerre en 1932. Gravement blessé à côté du président Barthou lors de l'attentat de Marseille visant le roi Alexandre de Yougoslavie (1934), il est nommé en 1935 adjoint au général Gamelin désigné comme généralissime, et c'est à ce titre qu'il reçoit, en 1939, le commandement du TONE, poste qu'il conserve jusqu'à l'armistice de juin 1940. Ayant rejoint le général Giraud en Afrique en 1943, il est, pendant quelques mois, membre du comité français de libération nationale. Le général Georges meurt à Paris en 1951.

Peu de documents photographiques montrent les généraux Gamelin et Georges côte à côte. Les voici dans la cour d'honneur des Invalides à l'occasion d'une cérémonie, le 25 janvier 1936. À cette époque, le gouvernement leur a déjà attribué les rôles qui seront les leurs au moment de la guerre. Pour Gamelin *(à gauche)*, le poste de généralissime désigné. Pour Georges *(à droite)*, de trois ans son cadet, le rôle ingrat de l'adjoint. Ce dernier décrit ainsi, en 1948, ses relations avec son chef, à partir de 1935 : « *jusque là, les hasards de la vie militaire ne nous avaient pas permis de nous connaître. Arrivés tous deux presque à la fin de nos carrières respectives, nous allions travailler ensemble. Nos tempéraments différaient profondément ; nos vues n'étaient pas toujours concordantes. Nos rapports furent ce qu'ils pouvaient être, corrects, parfois même empreints de cordialité, mais sans l'intimité véritable que donnent seules des relations anciennes et confirmées.* »
(DR)

NOTE

[1] À Montry, voir la carte pages 10-11 de notre précédent numéro. Le général Doumenc venait de remplacer le général Bineau au poste de major général.

Le général Georges en tenue kaki en 1939, celle qu'il porte ordinairement à son quartier général du Nord-Est, au château des Bondons à La Ferté-sous-Jouarre. En temps de paix comme en temps de guerre, Georges se trouvera en porte-à-faux et proposera, en vain, une organisation plus rationnelle, qui lui eut donné les moyens d'exercer son commandement dans de meilleures conditions. *(DR)*

bataille que je ne pouvais personnellement conduire. »

Ce point de vue, le commandant en chef l'avait déjà exprimé dans sa dernière instruction personnelle et secrète du 19 mai 1940, jour de son départ [...]. Je rappelle les termes de cette instruction personnelle et secrète qui commence ainsi : « *Sans vouloir intervenir dans la conduite de la bataille en cours qui relève de l'autorité du commandant en chef sur le front Nord-Est, et approuvant toutes les dispositions qu'il a prises, j'estime qu'actuellement,* » etc.

Suivent une série de conseils et de suggestions dont un certain nombre, d'ailleurs, étaient en cours de réalisation depuis une instruction émanant de moi lancée à 23 h 50 dans la nuit du 18 au 19 mai.

> « *Le commandant en chef entend ne pas être responsable de la conduite de la seule bataille qui se livre, et dont dépendent l'issue de la campagne et le sort du pays* »

Or, le 19 mai la situation est particulièrement grave. L'ennemi est aux portes de Saint-Quentin ; les forces alliées sont à la veille d'être coupées en deux tronçons.

Et le commandant en chef entend ne pas être responsable de la conduite d'une grande bataille, de la seule bataille qui se livre, et dont dépendent l'issue de la campagne et le destin du pays. Il ne donne pas d'ordres ; il se borne à suggérer ; il ne commande pas. Étrange manière, à l'heure de l'extrême péril, de comprendre sa mission de chef suprême. Dans une telle conjoncture. Foch, toujours avide de responsabilités, n'eût pas hésité, je le crois, à se jeter dans la lutte ; pour y faire sentir tout le poids de sa résolution et de son autorité.

GBM : Mais, mon général, il n'en demeure pas moins que la responsabilité effective de la bataille du Nord-Est était entre vos mains...

Général Georges 1948 : J'en accepte toute ma part, puisque j'ai eu le redoutable honneur de commander les armées. Encore est-il nécessaire de définir cette part [...].

Dans la période qui s'étend du 3 septembre à l'armistice, il faut distinguer deux phases. La première, du 3 septembre au 10 mai 1940, est celle de la préparation de la bataille ; la deuxième, à partir du 10 mai jusqu'au 25 juin, en a vu le développement [...].

Durant la phase de préparation, le commandant en chef ne m'a pas adressé moins de 146 communications d'ordre général : notes, réflexions, instructions personnelles et secrètes, ordres, etc. Ces diverses communications comportaient : les prévisions d'ensemble - des études à entreprendre au sujet des diverses hypothèses qui pouvaient se présenter - la fixation des buts à atteindre et la conduite à tenir dans chacune de ces hypothèses - les plans d'action y répondant, avec définition des missions générales parmi lesquelles la pénétration en Belgique puis en Hollande - la détermination des bonds à effectuer (de plus en plus protonds) - les mesures à prévoir face à la Suisse, etc.

Ces ordres généraux ont amené de ma part certaines observations et réactions [...]. Ils ont été, en tout cas, les facteurs essentiels et déterminants des plans généraux d'exécution arrêtés à mon échelon et qui ont fixé la répartition des moyens, les missions des groupes d'armées et des armées, tous ces documents étant toujours communiqués au général commandant en chef et par conséquent établis d'accord avec lui. C'est l'un de ces plans qui a joué le 10 mai 1940 [...].

GBM : Et ensuite, pendant la bataille ?

Général Georges 1948 : Plus d'ordres du général commandant en chef, si ce n'est le 19 mai, jour de son départ, où il me remet une instruction personnelle et secrète, dont je viens de vous parler, et qui n'est pas à proprement parler un ordre, mais simplement l'expression de son avis. La conduite de la bataille m'est laissée. Elle comporte essentiellement : l'emploi des réserves et des moyens de tous ordres disponibles, pour parer aux entreprises de l'ennemi.

Ces réserves [...] étaient faibles, du fait de l'insuffisance générale de nos forces, du fait de la répartition *a priori* qui avait dû en être faite pour permettre l'exécution immédiate et rapide du plan stratégique établi par le commandant en chef lui-même. Je les ai employées de mon mieux.

J'ai [...] conduit la bataille dans son développement :

– mais je l'ai conduite avec des moyens insuffisants et leur insuffisance n'était pas mon fait ;

– mais cette bataille était montée en fonction d'un plan préétahli, qui était l'œuvre du chef suprême.

Ce plan préétabli a conditionné :

– et le dispositif général de nos forces (40 divisions au nord face à la Belgique et à la Hollande) ;

– et, dans une certaine mesure, leur mode d'emploi, la majeure partie de nos forces rapides étant affectée nécessairement au groupe d'armées du nord.

Je n'étais donc pas dans la situation d'un commandant de théâtre d'opérations qui, ayant reçu une mission, dispose librement pour la remplir de tous ses moyens. Ma liberté d'action, mon initiative, étaient largement hypothéquées par les mesures d'ordre général qui m'étaient imposées.

Je puis donc conclure : la responsabilité de l'emploi dans la bataille des moyens dont je disposais, je l'accepte pleinement. Mais la responsabilité générale de cette bataille, engagée suivant une conception et des formes qui m'étaient ordonnées, l'Histoire, je le crois, appréciera qu'elle ne m'est pas imputable.

NOTES

2. Titre donné par le général Gamelin à ses mémoires concernant la période 1935-1940 (trois tomes), qui ont été publiés en 1946 et 1947.

3. C'est-à-dire le général Gamelin dont c'était le titre en temps de paix.

Et elle jugera sévèrement, je le pense, une organisation de commandement se traduisant par la juxtaposition de deux commandants en chef, dont l'un disposait des véritables pouvoirs, alors que le second avait la responsablité de la conduite d'opérations conçues et définies par le premier.

GBM : Dans *Servir*[2], le général Gamelin vous fait le reproche indirect d'avoir placé à l'endroit le plus délicat l'armée qui était la plus incertaine, et il ajoute : « *Ce détail m'avait frappé, mais* [...] *je n'avais pas de responsabilité dans le choix des unités et leur disposition sur la ligne de bataille.* »

Général Georges 1948 : Je répondrai d'autant plus volontiers que, au cours de l'hiver 1939-1940, j'ai insisté particulièrement pour que cette armée soit reconstituée et renforcée. On a découvert, depuis, que c'est à Sedan que devait se produire le choc décisif. C'est ce que j'appelle de la « stratégie *a posteriori* » car les Allemands pouvaient parfaitement opérer plus au nord, ou plus au sud, sans que ce soit forcément sur cette direction que se produisit le choc. Mais ce que l'on appelait au commencement de la guerre le « détachement d'armée des Ardennes » était le groupement de forces qui, de la Meuse de Mézières s'étendait à l'ouest vers Trélon, où il se raccordait à la 1re armée.

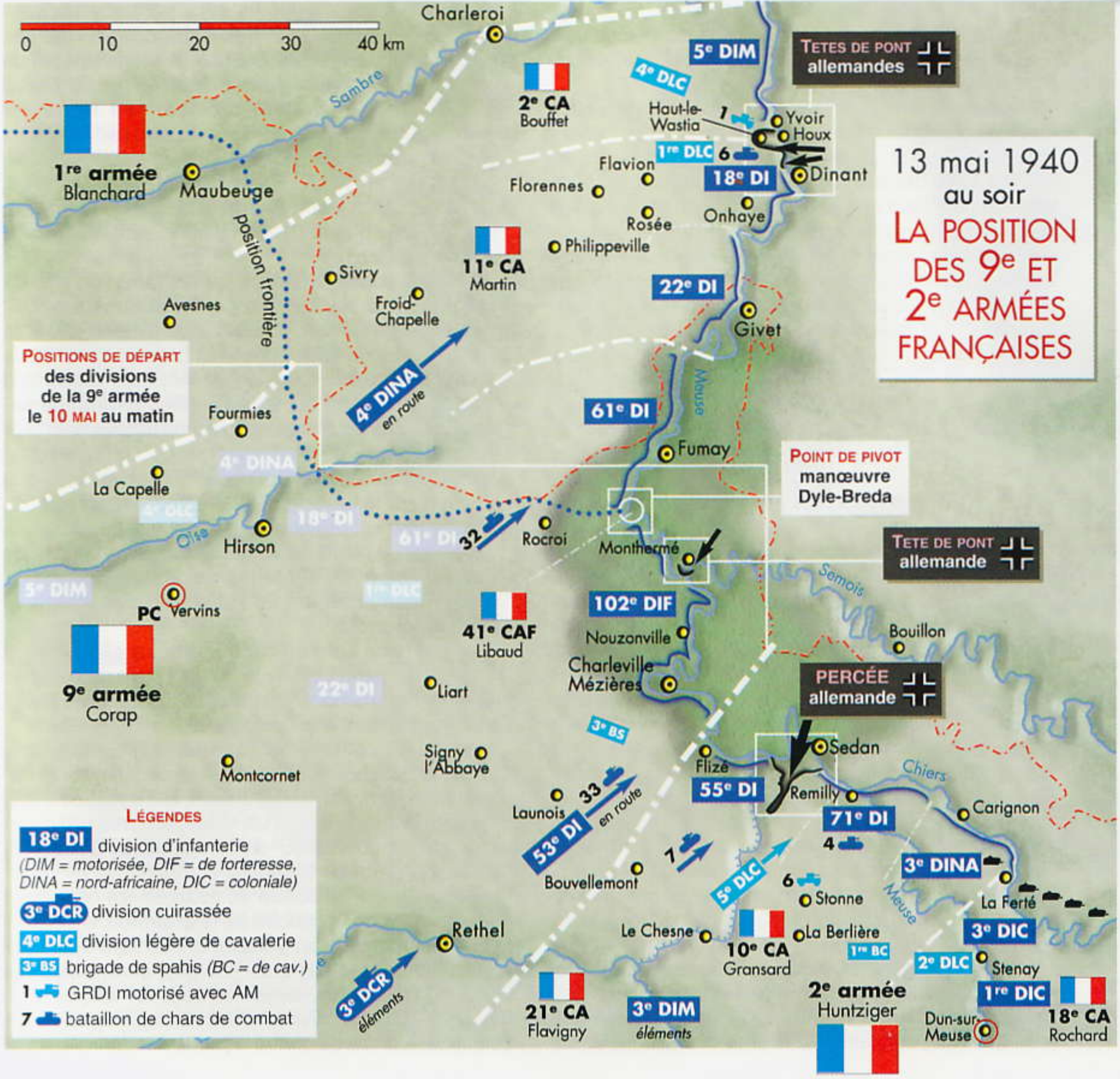
En vertu du plan établi en temps de paix, sous la direction du chef d'état-major général[3], ce groupement de forces constituait, je le répète, un « détachement d'armée », et non pas une véritable armée. Ceci montre que les préoccupations de l'état-major général ne répondaient pas encore à ce qu'elles sont devenues depuis. J'ai insisté, au cours de l'hiver 1939-1940, pour que ce « détachement d'armée », commandé par le général Corap, fût développé et transformé en armée par l'adjonction de tous ses éléments constitutifs.

Nous n'y avons pas complètement réussi, parce que nous ne disposions pas, en réserve, de tous les moyens nécessaires : cependant, l'on peut dire que la 9e armée a été reconstituée le mieux possible.

J'y tenais d'autant plus que nous étions, le général Corap et moi, de vieux amis de 45 ans, et que le général Corap pouvait m'exposer, en toute liberté, sa situation et ses besoins, ce qu'il n'a pas manqué de faire.

On a dit, d'autre part, que les divisions de la Meuse n'étaient pas toutes de première qualité, et qu'il eut fallu dans ce secteur [...], des divisions de première valeur.

CANON DE 75 MM MODELE 1897
Cette pièce vieille de plus de quarante ans, mais restée légendaire et dont la validité perdure en dépit des années, constitue en 1940 l'ossature de l'artillerie légère divisionnaire. Chaque DI en compte organiquement trois groupes (36 pièces) auxquelles s'ajoutent en principe deux groupes (24 pièces) de 155 C Schneider. Mais, dans les DI de réserve série B, il n'existe qu'un seul groupe lourd (12 obusiers de 155 C). Par ailleurs, l'armée française dispose d'une très importante réserve d'artillerie, qui permet d'affecter, en fonction des besoins, de nombreux groupes additionnels aux grandes unités en ligne. C'est ainsi que, le 13 mai 1940, la 55e DI, qui n'a que 48 pièces organiques (36 de 75 et 12 de 155 C au 45e RA mixte divisionnaire) dispose aussi de l'appui de nombreuses pièces de secteur ou du 10e corps.
(Mise en couleurs de Laurent Lecocq © H&C 2007)



13 mai 1940 au soir

LA POSITION DES 9e ET 2e ARMÉES FRANÇAISES

0
10
20
30
40 km
Charleroi
Sambre
5e DIM
4e DLC
Tetes de pont allemandes
2e CA
Bouffet
1re armée
Blanchard
Maubeuge
Haut-le-Wastia
1
Yvoir
Houx
Flavion
1re DLC
6
18e DI
Dinant
Florennes
Rosée
Onhaye
position frontière
Philippeville
11e CA
Martin
Sivry
Froid-Chapelle
Avesnes
22e DI
Givet
Meuse
Positions de départ des divisions de la 9e armée le 10 mai au matin
Fourmies
4e DINA en route
61e DI
4e DINA
Fumay
Point de pivot manœuvre Dyle-Breda
La Capelle
4e DLC
18e DI
Oise
Hirson
61e DI
32
Rocroi
Monthermé
Tete de pont allemande
Semois
5e DIM
1re DLC
PC Vervins
102e DIF
41e CAF
Libaud
Nouzonville
Bouillon
9e armée
Corap
22e DI
Liart
Charleville-Mézières
Percée allemande
3e BS
Signy l'Abbaye
Flize
Sedan
Montcornet
Chiers
33
Launois
55e DI
Remilly
Carignon
53e DI en route
71e DI
4
7
3e DINA
5e DLC
6
Bouvellemont
Stonne
La Ferté
Le Chesne
La Berlière
3e DIC
10e CA
Gransard
1re BC
2e DLC
Stenay
Rethel
3e DCR éléments
21e CA
Flavigny
3e DIM éléments
2e armée
Huntziger
Dun-sur-Meuse
1re DIC
18e CA
Rochard
Légendes
18e DI division d'infanterie
(DIM = motorisée, DIF = de forteresse, DINA = nord-africaine, DIC = coloniale)
3e DCR division cuirassée
4e DLC division légère de cavalerie
3e BS brigade de spahis (BC = de cav.)
1 GRDI motorisé avec AM
7 bataillon de chars de combat

Carte Antonin Collet et François Vauvillier © H&C 2007, d'après Les grandes unités françaises 1939-1940, cartes des situations journalières, SHAT 1964

AIDE-MÉMOIRE

FORCES MÉCANIQUES À DISPOSITION DE LA 9e ARMÉE

Cavalerie mécanique

11e BLM *(de la 1re DLC)*
1er RAM (16 AMD + 16 H)
5e RDP (22 AMR 35)

14e BLM *(de la 4e DLC)*
4e RAM (16 AMD + 16 H)
14e RDP (23 AMR 33)

1er GRDI *(de la 5e DIM)*
(16 AMD + 8 P 16)

(NB : dotations le 10 mai, consommées en partie lors des combats de couverture)

Chars de combat

GBC 518
6e BCC (45 chars R 35)
32e BCC (45 chars R 35)
33e BCC (63 chars FT)

FORCES MÉCANIQUES À DISPOSITION DE LA 2e ARMÉE

(NB : avant l'arrivée des 3e DIM et 3e DCR)

Cavalerie mécanique

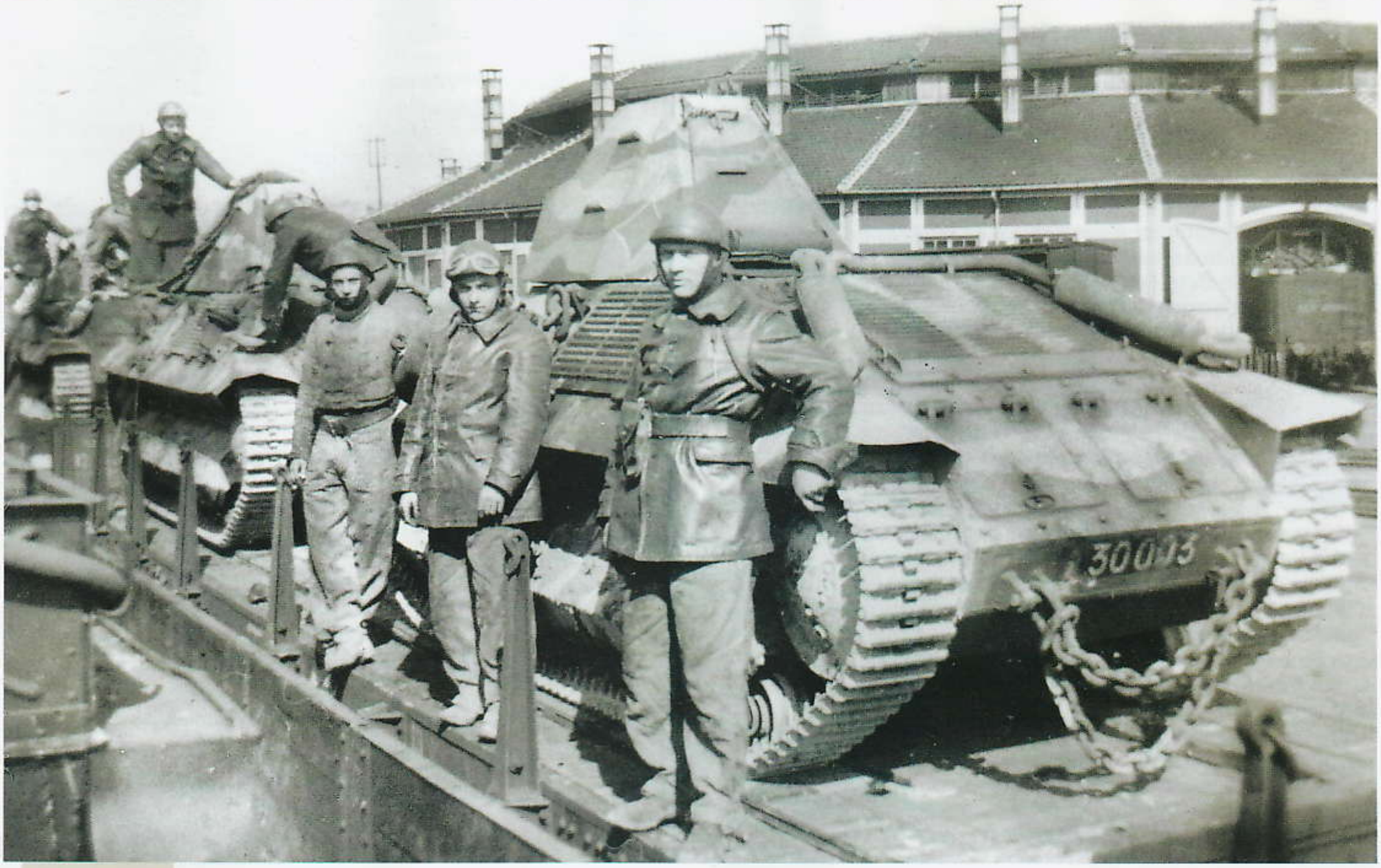
12e BLM *(de la 2e DLC)*
2e RAM (16 AMD + 16 H)
3e RDP (22 AMR 33)

15e BLM *(de la 5e DLC)*
5e RAM (16 AMD + 16 H)
15e RDP (26 AMR 33)

(NB : dotations le 10 mai, consommées en partie lors des combats de couverture)

Chars de combat

GBC 503
3e BCC (45 chars R 35)
4e BCC (45 chars FCM 36)
7e BCC (45 chars FCM 36)



Les chars légers FCM 36, affectés en temps de paix aux 502e RCC d'Angoulême et 503e RCC de Versailles, formant respectivement les 4e et 7e BCC à la mobilisation, tous deux affectés à la 2e armée. Voici le 30 003 du 7e BCC au moment de son embarquement.
(Coll. Jolly via P. Touzin)

C'est encore un jugement *a posteriori* ! Il est évident qu'il y aurait eu intérêt à le faire. Mais le front Nord nous avait absorbé une bonne partie de nos troupes de qualité. Et il fallait bien utiliser toutes nos grandes unités disponibles ! Nous n'en avions pas trop ! [...]

Pendant neuf mois, on a fait ce ce l'on a pu pour améliorer ces divisions de la Meuse, et leur donner un meilleur encadrement et un certain entraînement. Elles devaient pouvoir tenir, derrière l'obstacle de la Meuse, ou dans les casemates relativement fortes qu'elles avaient contribué à édifier sur le front de l'armée Huntziger. Je les ai vues un mois avant l'attaque. Elles travaillaient avec ardeur. Et je ne pouvais pas penser que les hommes de 30 à 40 ans qui les composaient, pourraient être moins solides, au feu, que nos jeunes gens de 20 ans !

> « *Je ne pouvais pas penser que les hommes de 30 à 40 ans pourraient être moins solides, au feu, que nos jeunes gens de 20 ans !* »

Il y a eu cet élément de surprise que vous connaissez, les Stukas. et leurs bombardements effroyables, qui ont exercé sur le moral des hommes une action déprimante. Quant à l'idée du général Gamelin de ne pas pouvoir intervenir pour modifier, s'il y avait lieu, la composition en grandes unités de la 9e armée, elle ne résiste pas à l'examen. À quoi donc servaient ses visites au front ? Et pourquoi ne pas me faire profiter de ses observations ? Je n'ai d'ailleurs jamais cessé de lui signaler la situation dans tous les rapports que je lui adressais. C'était bien à lui que je devais m'adresser quand j'avais besoin de renforcer tel ou tel secteur ! Il n'a rien ignoré de la répartition de nos forces, car aucun plan n'a été établi sans lui être communiqué, et j'ai toujours pensé, que quand un plan ne soulevait pas d'observations de sa part, c'est qu'il était approuvé *ipso facto*.

GBM : Mon général, passons maintenant, si vous le voulez bien, à la question de la rupture du front. Pouvez-nous nous résumer l'enchaînement des faits qui vont conduire au drame ?

Général Georges 1948 : Le 12 mai au soir, après s'être heurtées aux puissantes formations blindées en marche sur la Meuse, nos divisions légères de cavalerie, aussi bien à l'armée Corap (9e armée) qu'à l'armée Huntziger (2e armée) ont, en général, repassé la Meuse, non sans avoir subi des pertes assez lourdes.

Ce 12 mai au soir, la 9e armée achève, à peu près, sa mise en place sur la rivière ; elle ne sera complètement terminée que le 13 au matin. Au sud, la 2e armée est à pied d'œuvre[4].

Les deux couloirs d'accès par lesquels l'ennemi va attaquer nos forces sont, de part et d'autre de la forêt des Ardennes, au nord un couloir qui s'étend, sur 40 à 50 kilomètres, de Givet, point extrême de la frontière, à Namur ; et au sud le couloir de Mézières qui s'étend jusqu'à Sedan, et a quinze kilomètres environ de largeur. Entre ces deux couloirs, d'accès relativement facile, s'ouvre la forêt des Ardennes qui, quoi qu'on en dise, est une région difficilement pénétrable en ce sens que les routes qui la traversent d'est en ouest sont rares et que la rivière est profondement encaissée [...].

Dans la nuit du 12 au 13, une première tentative de franchissement de la Meuse se produit au nord de Dinant, dans la région de Houx, par des éléments légers allemands.

Les chars de l'armée contre-attaquent[5], refoulent l'ennemi de l'autre côté de la Meuse, mais ne sont pas suivis par l'infanterie. C'est un coup d'épée dans l'eau ; l'Allemand revient à la rescousse.

Le 13 mai commence l'attaque sur Sedan, à la gauche de la 2e armée : bombardement aérien extrêmement puissant et démoralisant, qui est suivi d'une forte poussée de chars. C'est Guderian avec son corps blindé qui attaque. La 55e division (série B) lâche pied. La droite de l'armée Corap est contrainte de se protéger face au sud-est contre un mouvement débordant pouvant venir de la gauche de la 2e armée.

[...] À ce moment, un groupement de contre-attaque commandé par le général Flavigny, composé de la 3e division cuirassée, arrivée en hâte sur le champ de bataille, et de la 3e division motorisée [DIM], avait été constitué. L'ordre de contre-attaque est donné pour la

---

NOTES

[4] La 2e armée (Huntziger) occupe les positions qu'elle n'a pas quittées. Afin d'alléger le commandement surdimensionné de Billotte, il a été convenu (dès le 11 mai selon le général Gamelin, ➟ *GBM 75, page 11*) que la 2e armée passerait sous le commandement direct du général Georges.

[5] Il s'agit de l'action menée, au 11e corps, par la 3/6e BCC (chars R 35) et l'escadron AMC (chars H 35) du 1er RAM, dans la soirée du 13 mai sur le bois de Surinvaux, non loin de l'écluse de Houx. Nos chars se paient le luxe de ramener quelques prisonniers.

[6] Ironie de l'Histoire, c'est au même général Flavigny que l'on doit les conceptions brillantes qui ont présidé à la naissance des DLM. On se plait à rêver au Flavigny de 1934-1935 — qui avait perçu toute la puissance du moteur combattant — menant dès l'après-midi du 14 mai 1940 une vigoureuse contre-attaque moto-mécanique avec la 3e DCR et la 3e DIM. *Sic transit gloria mundi.*

journée du 14. Ce même jour, 14 mai, à la 9ᵉ armée, c'est la poussée brutale du 3ᵉ corps blindé allemand dans la région à l'ouest de Dinant. De ce côté, la résistance fléchit très vite et, en fin de journée, l'ennemi réussit à constituer une tête de pont sur la rive gauche de la Meuse, de 40 kilomètres de front sur 15 de profondeur.

La 1ʳᵉ division cuirassée [...] qui avait été initialement dirigée sur l'axe de la Sambre, de façon à pouvoir intervenir, soit au nord au profit de la 1ʳᵉ armée, soit au sud au profit de la 9ᵉ, a été mise en route, dès le matin du 14 mai, par le général Billotte et placée à la disposition du général Corap pour contre-attaquer dans la région de Dinant. [...] Elle arrivera le 14, dans la nuit, ayant épuisé sa provision d'essence, le ravitaillement fonctionnera peu ou mal au cours de la nuit, et au matin du 15 mai, cette division cuirassée sera obligée de s'embosser face au sud et à l'est, où elle détruira tout ce qui passe à sa portée. En fin de journée du 15, un petit ravitaillement d'essence ayant pu être effectué, les chars épargnés pourront reprendre contact avec la 9ᵉ armée. Mais la 1ʳᵉ division cuirassée aura vécu !

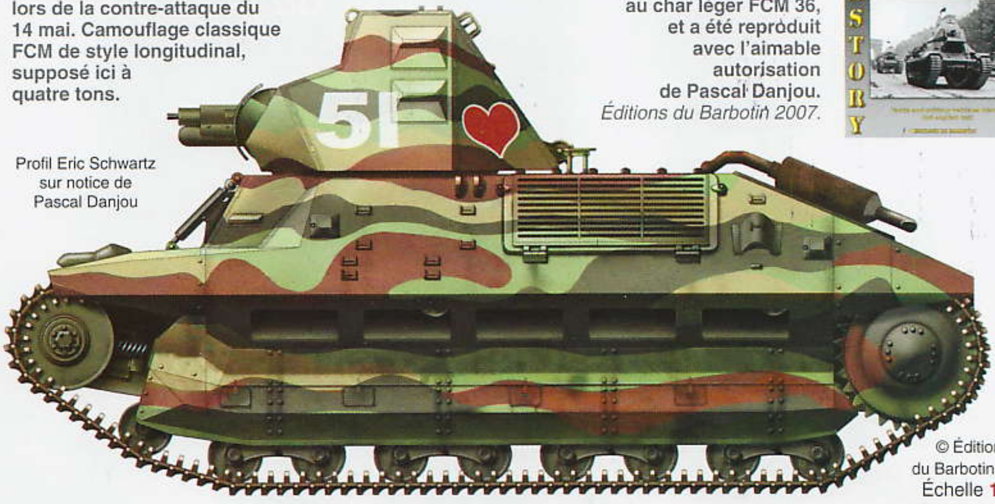
Cependant, au sud, les blindés de Guderian ont franchi la Meuse et ont commencé à progresser vers l'ouest [...]. Devant le danger pressant et par suite d'une erreur de conception, le général Flavigny[6] a fractionné la 3ᵉ division cuirassée en petits éléments pour les placer sur toutes les voies de pénétration, au lieu d'utiliser cette grande unité en bloc, rôle pour lequel elle avait été préparée. Si bien qu'en définitive, la contre-attaque que j'avais ordonnée par trois fois n'a pas été exécutée.

Exploitant cette situation favorable pour eux, quelques groupes de chars allemands, au lieu de foncer d'abord à l'ouest, se rabattent sur la Meuse et vont menacer les arrières de Mézières, où tient toujours le général Portzer avec sa 102ᵉ division de forteresse [DIF], qui occupe ce secteur et l'a organisé depuis deux ans.

GBM **: Et cette 102ᵉ DIF qui tient ferme, de qui dépend-elle ?**

Général Georges : De la 9ᵉ armée (Corap). C'est le général Portzer qui formait la droite de cette armée. On voit, par ce qui précède, que si le général Corap a été enfoncé à Dinant sur sa gauche, au contraire, ses deux divisions de droite, les 61ᵉ et 102ᵉ de forteresse, n'ont dû partir, pour échapper à l'encerclement, que par suite de la rupture qui s'est produite à Sedan, à l'armée voisine (Huntziger). Il n'est donc pas juste, comme on l'a fait à un moment donné, de tout rejeter sur les épaules du général Corap.

GBM **: Le général Corap a tout de même été relevé de son commandement...**



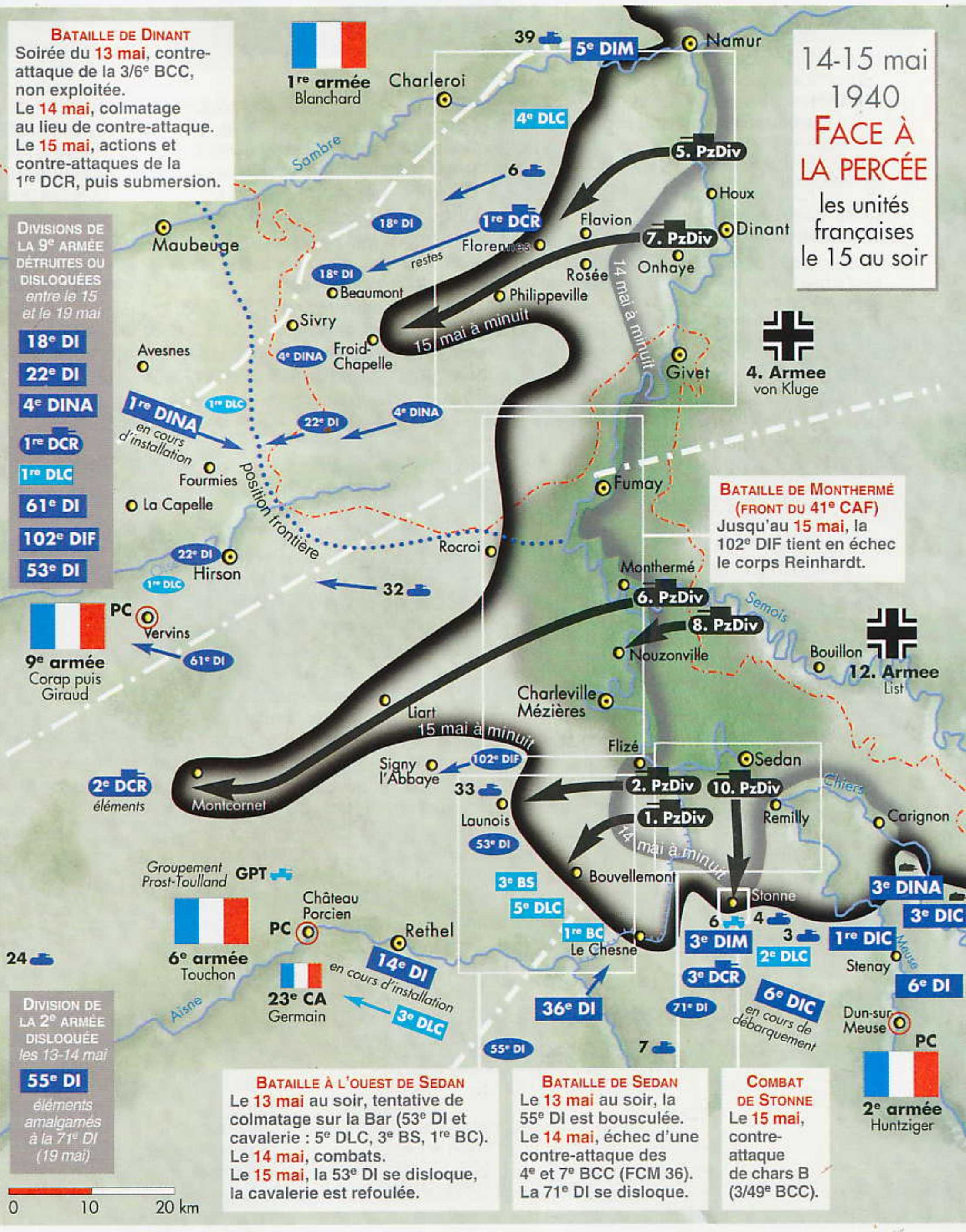
Char FCM 36 du 7ᵉ BCC, contre-attaque du 14 mai 1940
Cet appareil portant un grand « 51 » blanc de tourelle, est le 30 056 du sous-lieutenant Lacroix (mécanicien, chasseur Perrelet), commandant la 2ᵉ section (cœur) de la 3ᵉ compagnie (as rouge). Il fait partie de ceux détruits par des blindés ennemis lors de la contre-attaque du 14 mai. Camouflage classique FCM de style longitudinal, supposé ici à quatre tons.

Profil Eric Schwartz sur notice de Pascal Danjou

© Éditions du Barbotin 2007
Échelle 1/35

A découvrir
Le profil ci-contre est extrait du prochain *Trackstory* n° 7 (parution avril), entièrement consacré au char léger FCM 36, et a été reproduit avec l'aimable autorisation de Pascal Danjou.
Éditions du Barbotin 2007.

TRACKSTORY
FCM 36
N°7



14-15 mai 1940
FACE À LA PERCÉE
les unités françaises le 15 au soir

Bataille de Dinant
Soirée du 13 mai, contre-attaque de la 3/6ᵉ BCC, non exploitée.
Le 14 mai, colmatage au lieu de contre-attaque.
Le 15 mai, actions et contre-attaques de la 1ʳᵉ DCR, puis submersion.

Divisions de la 9ᵉ armée détruites ou disloquées *entre le 15 et le 19 mai*
- 18ᵉ DI
- 22ᵉ DI
- 4ᵉ DINA
- 1ʳᵉ DCR
- 1ʳᵉ DLC
- 61ᵉ DI
- 102ᵉ DIF
- 53ᵉ DI

Bataille de Monthermé (front du 41ᵉ CAF)
Jusqu'au 15 mai, la 102ᵉ DIF tient en échec le corps Reinhardt.

Division de la 2ᵉ armée disloquée *les 13-14 mai*
- 55ᵉ DI

éléments amalgamés à la 71ᵉ DI (19 mai)

Bataille à l'ouest de Sedan
Le 13 mai au soir, tentative de colmatage sur la Bar (53ᵉ DI et cavalerie : 5ᵉ DLC, 3ᵉ BS, 1ʳᵉ BC).
Le 14 mai, combats.
Le 15 mai, la 53ᵉ DI se disloque, la cavalerie est refoulée.

Bataille de Sedan
Le 13 mai au soir, la 55ᵉ DI est bousculée.
Le 14 mai, échec d'une contre-attaque des 4ᵉ et 7ᵉ BCC (FCM 36).
La 71ᵉ DI se disloque.

Combat de Stonne
Le 15 mai, contre-attaque de chars B (3/49ᵉ BCC).

1ʳᵉ armée
Blanchard
Charleroi
39
5ᵉ DIM
Namur
4ᵉ DLC
Sambre
5. PzDiv
6
Houx
Dinant
1ʳᵉ DCR
Flavion
Florennes
7. PzDiv
Onhaye
Rosée
18ᵉ DI
Maubeuge
18ᵉ DI
restes
Beaumont
Philippeville
14 mai à minuit
Sivry
15 mai à minuit
Avesnes
4ᵉ DINA
Froid-Chapelle
Givet
4. Armee
von Kluge
1ʳᵉ DINA
en cours d'installation
1ʳᵉ DLC
22ᵉ DI
4ᵉ DINA
Fourmies
position frontière
La Capelle
Fumay
Rocroi
22ᵉ DI
Hirson
1ʳᵉ DLC
Oise
32
PC
Vervins
9ᵉ armée
Corap puis Giraud
61ᵉ DI
Monthermé
6. PzDiv
Semois
8. PzDiv
Nouzonville
Bouillon
12. Armee
List
Liart
15 mai à minuit
Charleville
Mézières
2ᵉ DCR
éléments
Montcornet
Signy l'Abbaye
102ᵉ DIF
Flizé
Sedan
33
2. PzDiv
10. PzDiv
Chiers
Launois
1. PzDiv
Remilly
Carignon
53ᵉ DI
14 mai à minuit
Groupement Prost-Toulland
GPT
Bouvellemont
Stonne
3ᵉ DINA
3ᵉ BS
5ᵉ DLC
Château Porcien
6
4
3
3ᵉ DIC
PC
Rethel
1ʳᵉ BC
Le Chesne
3ᵉ DIM
1ʳᵉ DIC
Meuse
24
6ᵉ armée
Touchon
14ᵉ DI
en cours d'installation
2ᵉ DLC
Stenay
3ᵉ DCR
6ᵉ DI
23ᵉ CA
Germain
3ᵉ DLC
Aisne
36ᵉ DI
71ᵉ DI
6ᵉ DIC
en cours de débarquement
Dun-sur-Meuse
PC
55ᵉ DI
7
2ᵉ armée
Huntziger
0
10
20 km

Infographie Antonin Collet et François Vauvillier © H&C 2007, d'après Le Mythe de la guerre éclair de K.-H. Frieser, éd. Belin 2003, et les cartes de situations journalières du SHAT

> « Un fléchissement du sens national, le culte du moindre effort, un désir de paix à tous prix »

Sous Sedan, mai 1940... Tous ne seront pas faits prisonniers, tous ne cèderont pas à la panique, tous ne seront pas en fuite. Deux fantassins gisent, *morts pour la France.*
(Coll. F. Vauvillier)

Général Georges 1948 : Le général Giraud a remplacé le 15 le général Corap sur l'intervention du général Billotte qui a demandé le remplacement de Corap, espérant que la présence de Giraud amènerait un choc psychologique. De fait le général Giraud s'est employé à redresser la situation avec une très grande énergie, jusqu'au moment où il a été fait prisonnier [...] [7].

À cette date du 15 mai, deux Panzer [Divisions] ont débouché de la région sud de Mézières et sont en marche vers l'ouest. La percée a commencé ! Dans les jours suivants, on tentera en vain de colmater la brèche de plus en plus large, dans laquelle s'engouffrent les chars ennemis.

GBM : Quelles raisons peuvent, selon vous, expliquer cet échec irrémédiable ?

Général Georges 1948 : D'abord, on peut affirmer qu'il y avait chez nous un certain fléchissement du moral, dû à des causes lointaines et profondes [8] [...]. Sur le champ de bataille, ce fléchissement s'est brusquement aggravé sous l'effet de la surprise que causèrent à nos troupes la violence des bombardements aériens auxquels elles furent soumises, ainsi que l'action rapide et brutale des chars puissants [9]. Les manœuvres de troupes combinées avec des chars n'ont malheureusement pas été très fréquentes avant la guerre. Cette surprise peut expliquer un fléchissement moral.

C'est ainsi que les 18e et 22e divisions, composées d'hommes des jeunes classes de la réserve [série A], donc dans la force de l'âge, qui avaient subi l'épreuve du feu, au cours de l'hiver précédent sur le front de Lorraine, et s'étaient l'une et l'autre très bien conduites, se montrèrent défaillantes sur le front de la Meuse, pour les raisons que je viens d'indiquer.

> « Une exploitation poussée à toute allure, sans préoccupation pour les flancs, dans la direction fixée. »

Même remarque à la 2e armée pour deux divisions : la 55e et la 71e. On a beaucoup critiqué le fait de les avoir laissées dans la région de Sedan. Ces deux divisions étaient de série B, donc de classes plus anciennes. Elles ont travaillé pendant l'automne et l'hiver à l'organisation de leurs positions, dont elles connaissaient tous les détails. Jusqu'ici, on a toujours considéré comme avantageux de maintenir en place des troupes connaissant parfaitement les organisations fortifiées qu'elles auront à défendre. Ces troupes furent cependant prises de panique, en particulier la 55e, attitude qui serait plus explicable chez de jeunes troupes, non encore aguerries, que de la part d'hommes de classes plus anciennes et déjà mûris. Mais il y a plus : la rapidité avec laquelle la rupture du front de la Meuse s'est produite a été aussi, il faut bien le dire, une surprise pour le commandement à tous les échelons.

GBM : Comment expliquer une telle surprise ?

Général Georges 1948 : L'obstacle de la Meuse, et les fortifications qui avaient été édifiées au sud sur le front de la 2e armée nous paraissaient présenter un pouvoir d'arrêt certain d'une durée non négligeable, permettant le jeu des réserves, ou l'apport des disponibilités des secteurs voisins. Je les ai visitées à plusieurs reprises. Or, en vingt-quatre heures, la création d'une tête de pont par l'infanterie motorisée est un fait accompli, le lendemain c'est la rupture, le surlendemain l'exploitation poussée à toute allure, sans préoccupation pour les flancs, dans la direction fixée.

En présence d'une telle manœuvre de vitesse, nos réserves ne peuvent que tardivement arriver à la bataille. Donc, non seulement nos moyens étaient modestes, mais on peut dire aussi que le temps nous a manqué de les amener à pied-d'œuvre. Notre système défensif reposant sur la combinaison des actions de l'infanterie, de l'artillerie et des chars d'accompagnement, trop légèrement renforcé d'armes antichars et antiaériennes, s'est révélé inefficace en présence du nouveau mode d'attaque allemand. Il ne nous a pas permis de gagner les délais de manœuvre nécessaires.

GBM : Merci, mon général, d'avoir répondu à ces questions [10]. Le facteur de surprise aura été, à l'évidence, l'un des éléments clés de la campagne. Nous avons relevé aussi, avec beaucoup d'intérêt, vos arguments sur la dualité du haut commandement et sur l'usage, par vos détracteurs, de ce que vous appelez la « stratégie *a posteriori* ». Une intéressante conception dont nous avons pu voir depuis, par-delà les décennies, qu'elle n'a nullement perdu de sa vitalité. ■

NOTES

[7] Le général Giraud tombe aux mains de l'ennemi le 19 mai vers 22 h/23 h, après s'être trouvé, toute la journée, coupé de ses troupes (➜ article d'Henri de Wailly dans *Histoire de Guerre* n° 17, juillet-août 2001).

[8] « *...l'esprit de résolution qui avait animé l'armée de 1914, était fâcheusement atténué. Dans le pays se manifestaient un fléchissement du sens national, le culte du moindre effort, un désir de paix à tous prix.* » (général Georges).

[9] La dotation en PzKpfW IV, les seuls chars allemands réellement qualifiables de « *puissants* », est, le 13 mai 1940, de 280 exemplaires (et 214 ex. dans les sept PzDiv ayant débouché des Ardennes). Nous disposions, le même jour, d'autant de chars B.

[10] Les propos tenus par le général Georges dans notre « entretien » sont, en réalité, de larges extraits de sa déposition devant la Commission de l'Assemblée nationale chargée d'enquêter sur les événements survenus en France de 1933 à 1945 (auditions des 5, 12, 19 et 26 février 1948 ; publication en 1951 dans le rapport fait au nom de ladite Commission, par Charles Serre, rapporteur général, député. Annexes, Tome III, pages diverses).

LE GÉNÉRAL FRANÇAIS LE PLUS DÉCRIÉ

Notre « entretien » avec le général Gamelin (GBM 75) a suscité, comme nous nous en doutions, d'intéressantes réactions.

Le « cas Gamelin »

Je viens de prendre connaissance avec grand intérêt du n° 75 de votre magazine.

S'agissant plus particulièrement de l'article concernant la manœuvre Dyle-Breda commentée par feu le général Gamelin, j'observe que vous faites parler un mort, ce qui est une façon originale d'aborder l'histoire quant à la forme ; c'est une innovation intéressante, pourquoi pas ?

En revanche, cette manœuvre étant une des opérations les plus importantes de la période mai-juin 1940, et constituant par excellence un problème de fond, il me semble peu rigoureux au plan historique, de négliger en préalable le contexte particulier de cette malheureuse affaire, sans présenter d'abord le « *cas Gamelin* » ; contexte particulièrement complexe impliquant des éléments : politiques (car le général était assurément un politique), hiérarchiques (vous lui faites citer le général Georges, sans préciser qu'ils se détestaient pour des raisons très précises), médicaux (l'état de santé de Gamelin est apparu *a posteriori* plutôt inquiétant...) et enfin, militaires *stricto sensu*, en particulier au plan tant tactique que stratégique de cette affaire qui connut un rebondissement inattendu avant sa réalisation.

Bref, en traitant ce sujet de la façon que vous avez employée, vous l'avez vidé d'une grande partie de son intérêt. En effet, dans cette optique, les propos du général enrobés d'un certain « flou artistique » apparaissent comme un succédané de ses mémoires, sans que pour autant le côté fallacieux de ceux-ci soit perceptible.

Ce faisant, vous vous êtes fait l'avocat de celui qui aurait bien fait de méditer la fameuse répartie de son grand « ancien », le général de Carrières de Castelnau répondant à ceux qui lui demandaient pourquoi il n'avait pas écrit de Mémoires : « *Écrire mes Mémoires, pourquoi ?* répondit-il, *je n'ai rien à me reprocher.* »

Collatéralement, vos propos déontologiques (un peu fumeux au demeurant) ne se comprendraient que dans la mesure où vous seriez neutres dans ce débat, ce qui n'est manifestement pas le cas ; à moins d'imaginer que vous ne connaissez pas tous les éléments du sujet, ce que je ne pense évidemment pas.

Par ailleurs, il appartient au journaliste comme à l'historien spécialisés de vérifier les informations de celui dont ils se font les porte-parole lorsque celles-ci sont de notoriété historique, ou documentaire, donc vérifiables. Par exemple quand par la bouche du général, vous annoncez : « *la 2^e^ armée comptait huit divisions* » alors qu'en fait il s'agissait de six (deux au 10^e^ CA, deux autres au 18^e^ CA et les deux DLC qui escarmouchaient devant cette armée), 20 000 hommes de trop... Comme vous y allez ! Si cela avait été vrai, cela aurait fait au moins un heureux : le général Huntziger, qui commandait cette armée, plus que « faiblarde » au demeurant.

Jean-Claude Le Pochat, 72210 Fillé-sur-Sarthe

FV Sans abuser de mon privilège de pouvoir écrire le dernier mot, je me dois de répondre à trois de vos observations.

– Le « *cas Gamelin* » : en limitant l'approche à la vision stratégique, il m'a semblé au contraire du premier intérêt de laisser le général français le plus décrié de l'histoire du XX^e^ siècle s'exprimer — de ses propres mots — pour expliquer les raisons de son plan. Sur la question précise du haut commandement et de ses relations avec le général Georges, l'« entretien » de ce numéro répondra sans doute partiellement à votre attente. Encore une fois, il s'agit, pour l'un comme pour l'autre, de plaidoyers *pro domo*, comme cela est indiqué en avertissement. Mais que la voix de ces hommes soit entendue « en direct » me semble utile et positif.

– Le général Gamelin a écrit ses mémoires (*Servir*, en trois tomes).

– La 2^e^ armée compte bien huit divisions le 10 mai. Au 10^e^ CA : 55^e^ DI et 3^e^ DINA ; au 18^e^ CA : 41^e^ DI et 3^e^ DIC ; en réserve d'armée : 71^e^ DI et 1^re^ DIC ; en cavalerie, les 2^e^ et 5^e^ DLC (et la 1^re^ BC).

Un « unique paquet » !

Lorsque Gamelin parle de quatre DCr en un « *unique paquet* », il se moque du monde. Comme chacun sait, les 1^re^ et 2^e^ étaient destinées à la 1^re^ armée, la 3^e^ était incomplète et en cours d'instruction et pour la 4^e^, elle relevait certes d'un futur à très court terme mais d'un futur tout de même. Pour le reste, l'exposé est brillant mais confirme que Gamelin ne tenait aucun compte des intentions de l'ennemi, ce que Georges lui reprochait, même si « l'onctueux » Gamelin semble l'ignorer.

J'ai, ici, un mémoire rédigé par le père d'un ami, officier à la 2^e^ armée qui critique vertement l'organisation de la LPR (ligne principale de résistance) avec des détails croustillants, surtout sur les rapports aberrants armée/administrations civiles et plans de feu à la clé. Ce brave homme a tant protesté qu'il a été envoyé au Liban en mars 1940.

Stéphane Ferrard

CENTURYTRACKS
100 ans de chars et véhicules militaires
TRACKSTORY
Les blindés français de 1940
MINITRACKS
Format 17,5 cm X 24,5 cm - Couverture pelliculée - Dos carré cousu collé - Nombreux profils couleurs
Plus de 70 photos d'archives pour la plupart inédites - Edition bilingue Français / Anglais

1943 - 1945
Les Sherman français de la libération
Claude GILLONO
N°1

CENTURYTRACKS
Nouvelle collection
la qualité et le format des Trackstory pour l'histoire des Chars et véhicules militaires dans le monde
n° 1
Les Shermans Français de la libération, 1943-1945

TRACKSTORY
FCM 36

A paraitre n°7 :
FCM 36
64 pages, 12 pages couleurs
Avril 2007
Encore disponible :
n° 3 : Chars B1-B1 bis
n° 4 : Renault R35-R40
n° 5 : Juin 40
n° 6 Hotchkiss H35 / H39

LES CHARS B
R35/R40
JUIN 40, L'IMPOSSIBLE SURSAUT
HS H35/H39

N°4
MINITRACKS
BILINGUAL EDITION

Trimestriel - Format A4 - Dos carré 72 pages couleurs
Le seul magazine de modélisme entièrement dédié aux matériels militaires aux petites échelles
Chaque monographie retrace l'histoire complète et détaillée d'un véhicule. De sa conception aux combats. Les ordres de batailles, les différentes versions, les pays utilisateurs, les marquages et les camouflages, etc...
Nombre d'exemplaires commandés : Trackstory n°3 ☐ n° 4 ☐ n° 5 ☐ n° 6 ☐ n° 7* ☐ Centurytracks n° 1 ☐
*Avril 2007
TRACKSTORY et CENTURYTRACKS :14,50 € par numéro commandé + port .... exemplaire(s) Total ☐
MINITRACKS : 10.95 € par numéro + port ; Abonnement 4 numéros 41.50 € (france), 46,50 € (CEE) ☐
Port : 3,00 € (france), CEE 4,00 € par n° / A partir de 3 n° commandés : port 7,00 € (France) 9,00 € (CEE) / 4 n° fdp 9,00 € (France), 11,00 € (CEE) / 5 n° fdp 11,00 € (France), 15,00 € (CEE)
Nom / Name : Prénom / First name :
n°, rue / Street, number : Code Postal : Ville/City :
Pays / Country : Email : Téléphone / Phone :
-------------------Je joins mon règlement / Payment by -------------------
Chèque bancaire, chèque postal pour France uniquement - France et autres pays /Others country : VISA - Eurocard - Mastercard
Numéro de carte/ credit card number :
Expire le /Expiry date : Code de securité (3 derniers chiffres au dos de la carte) :
Nom du porteur /credit card holder's name : Date et signature :
Editions du Barbotin - 25, rue des Jardins - 91160 BALLAINVILLIERS - FRANCE
Commandez directement en ligne sur : http://www.minitracks.fr - Email : info@edbarbotin.com ☎ : (33) 01-69-01-62-40
HG 0307

LES TRACTEURS D'ARTILLERIE À QUATRE ROUES MOTRICES

1914
1918

On dirait aujourd'hui des 4 x 4, et rien n'est plus banal. Mais à la veille de la Grande Guerre, le procédé était très nouveau et l'on qualifiait ces rares véhicules dont toutes les roues étaient motrices, de tracteurs « *à adhérence totale* ».

En effet, dans la construction classique d'un véhicule à moteur, du moins dans les débuts de l'automobile, les roues avant directrices ne sont pas motrices car un tel dispositif entraîne une complexité mécanique hors de proportion avec l'emploi envisagé (tourisme ou camionnage sur bonne route). Sur les véhicules ordinaires, seul donc l'essieu arrière — on dira plus tard le « pont arrière » — est moteur.

Pour le service de l'armée, une telle disposition ne soulève pas de problèmes particuliers pour les premiers véhicules à moteur, dans la mesure où ils sont destinés aux ravitaillements ou à divers usages spécialisés à l'arrière. Mais si l'on veut aller plus loin dans l'emploi militaire — jusque sur le champ de bataille et touchant aux *armes* proprement dites — se posent alors d'autres questions dont celle, primordiale, du remplacement des attelages hippomobiles d'artillerie [1] par des moyens automobiles. Ces « tracteurs » — ainsi dénommés car ils devront être en mesure de remorquer de lourdes charges sur routes et bons chemins, voire à travers champs et cultures — ne pourront le faire convenablement que s'ils sont « *à adhérence totale* », toutes leurs roues étant motrices.

La recherche puis la mise au point de ces véhicules est, militairement, d'une importance capitale. De la problématique ouverte par l'arrivée du moteur découle toute l'*artillerie automobile*, qu'elle soit à tracteurs ou portée, qu'elle utilise la roue ou la chenille, qu'elle soit capable de se mouvoir seulement sur routes et chemins, ou seulement en terrains variés, ou les deux. C'est pourquoi nous ouvrons à présent largement les colonnes de GBM à ces tracteurs de la Grande Guerre, en commençant par le modèle initiateur, le Châtillon-Panhard, qui fait entrer l'artillerie française dans l'ère moderne. Ceci fait, nous pourrons ensuite traiter, sur des bases solides, la *motorisation* [2] de l'artillerie jusqu'en 1940.

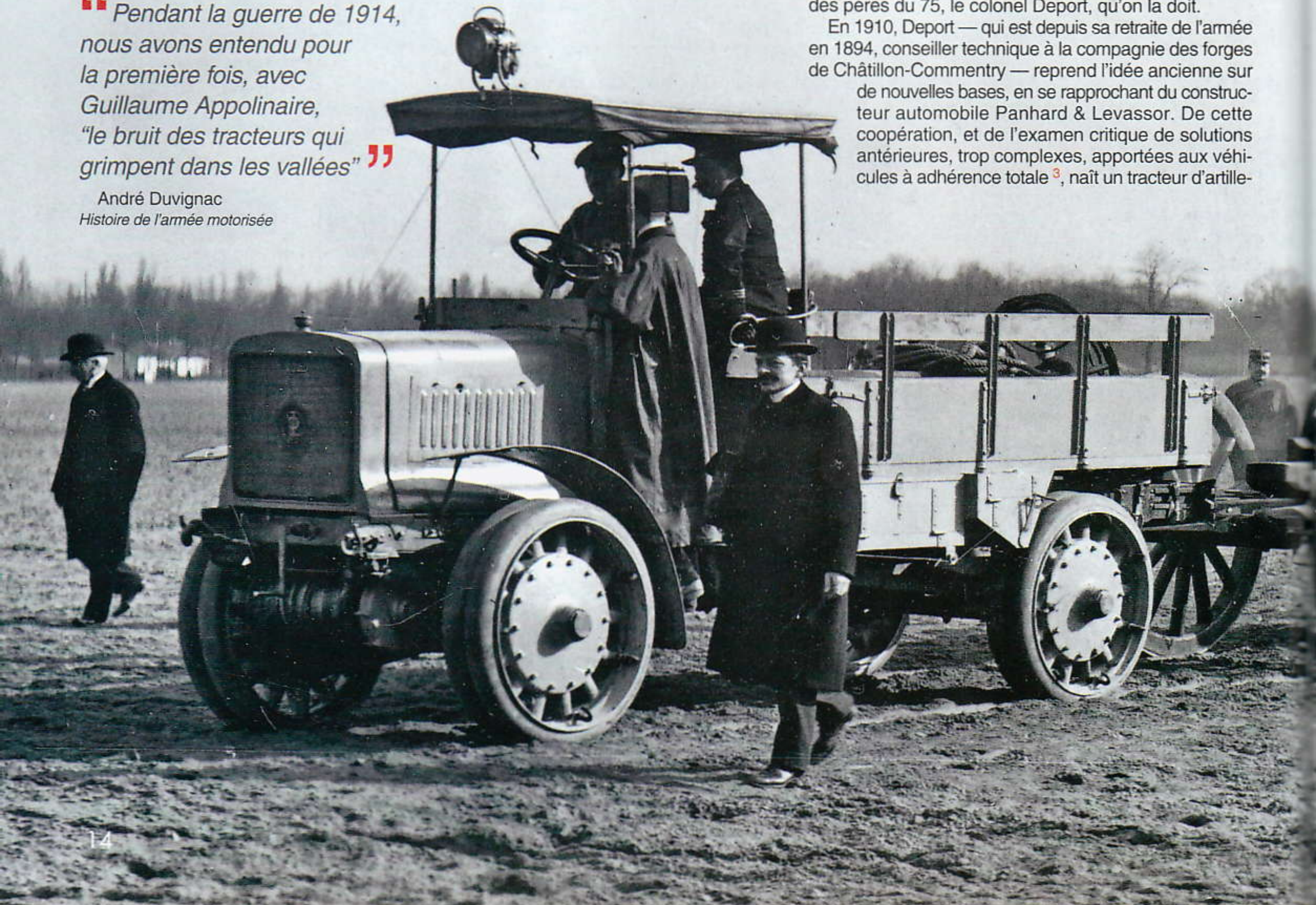
Idées anciennes, premières réalisations

L'idée d'un tracteur d'artillerie automobile — dont on trouve plusieurs traces dès le XVIII^{e} siècle, voire avant — se concrétise d'abord par quelques trop lourds engins à vapeur pour aboutir, en 1903, à la première batterie automobile jamais mise en service dans le monde, au Portugal, la « batterie du Bocage ». Il s'agit d'une réalisation française, avec un tracteur de 35 chevaux à moteur à explosion, dû à l'ingénieur Eugène Brillié.

La première réalisation pour l'armée française demandera encore huit ans, et c'est à un artilleur éminent, l'un des pères du 75, le colonel Deport, qu'on la doit.

En 1910, Deport — qui est depuis sa retraite de l'armée en 1894, conseiller technique à la compagnie des forges de Châtillon-Commentry — reprend l'idée ancienne sur de nouvelles bases, en se rapprochant du constructeur automobile Panhard & Levassor. De cette coopération, et de l'examen critique de solutions antérieures, trop complexes, apportées aux véhicules à adhérence totale [3], naît un tracteur d'artille-

> “ *Pendant la guerre de 1914, nous avons entendu pour la première fois, avec Guillaume Appolinaire, "le bruit des tracteurs qui grimpent dans les vallées"* ”
>
> André Duvignac
> *Histoire de l'armée motorisée*

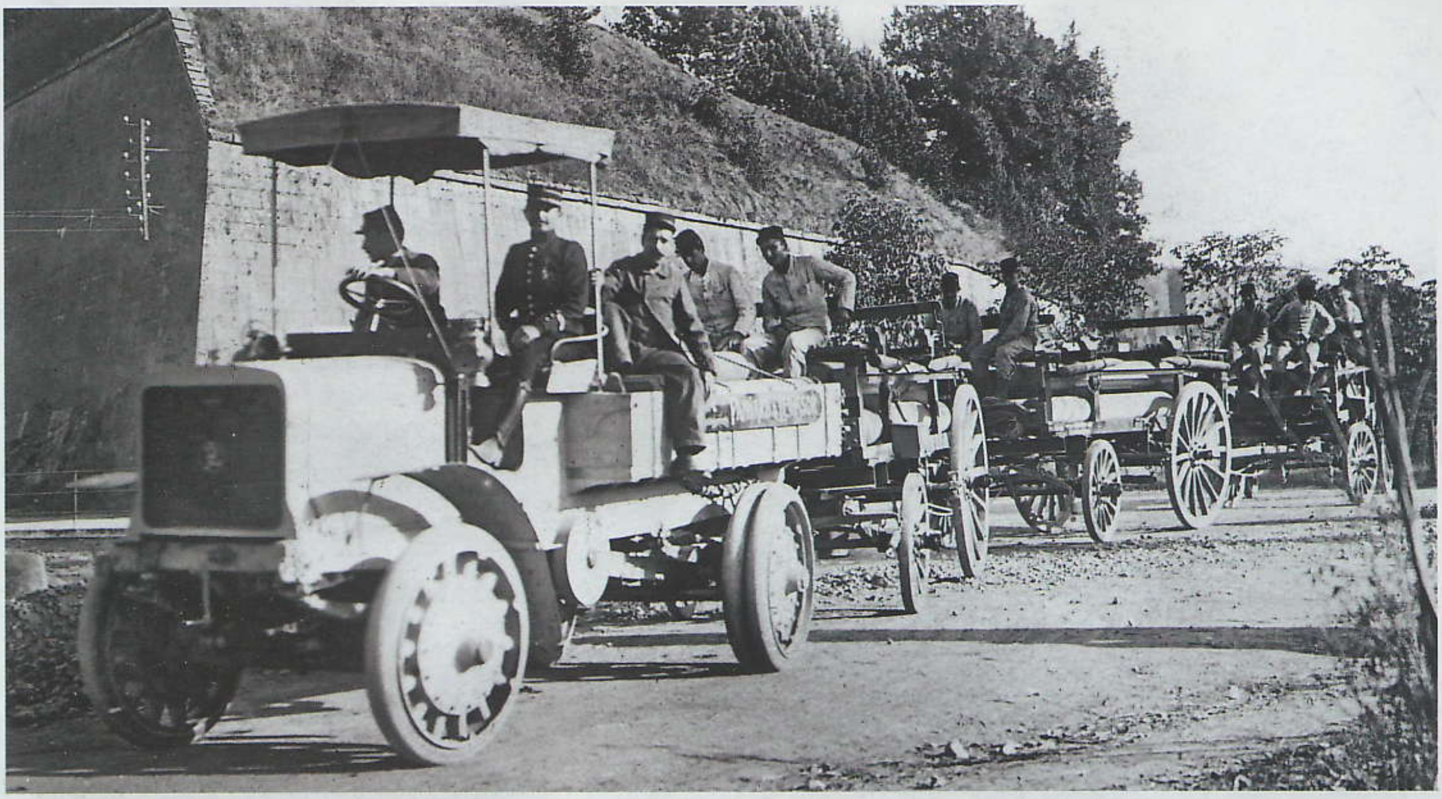


NOTES

[1] La question est d'ailleurs si ancienne que le premier véhicule automobile jamais construit, le fardier à vapeur de l'ingénieur militaire et artilleur Nicolas Cugnot (1769), l'avait été spécialement pour la traction des canons.

[2] Mot créé au cours des années vingt, par adoption du vocable anglais (on trouve parfois la forme « *moteurisation* »).

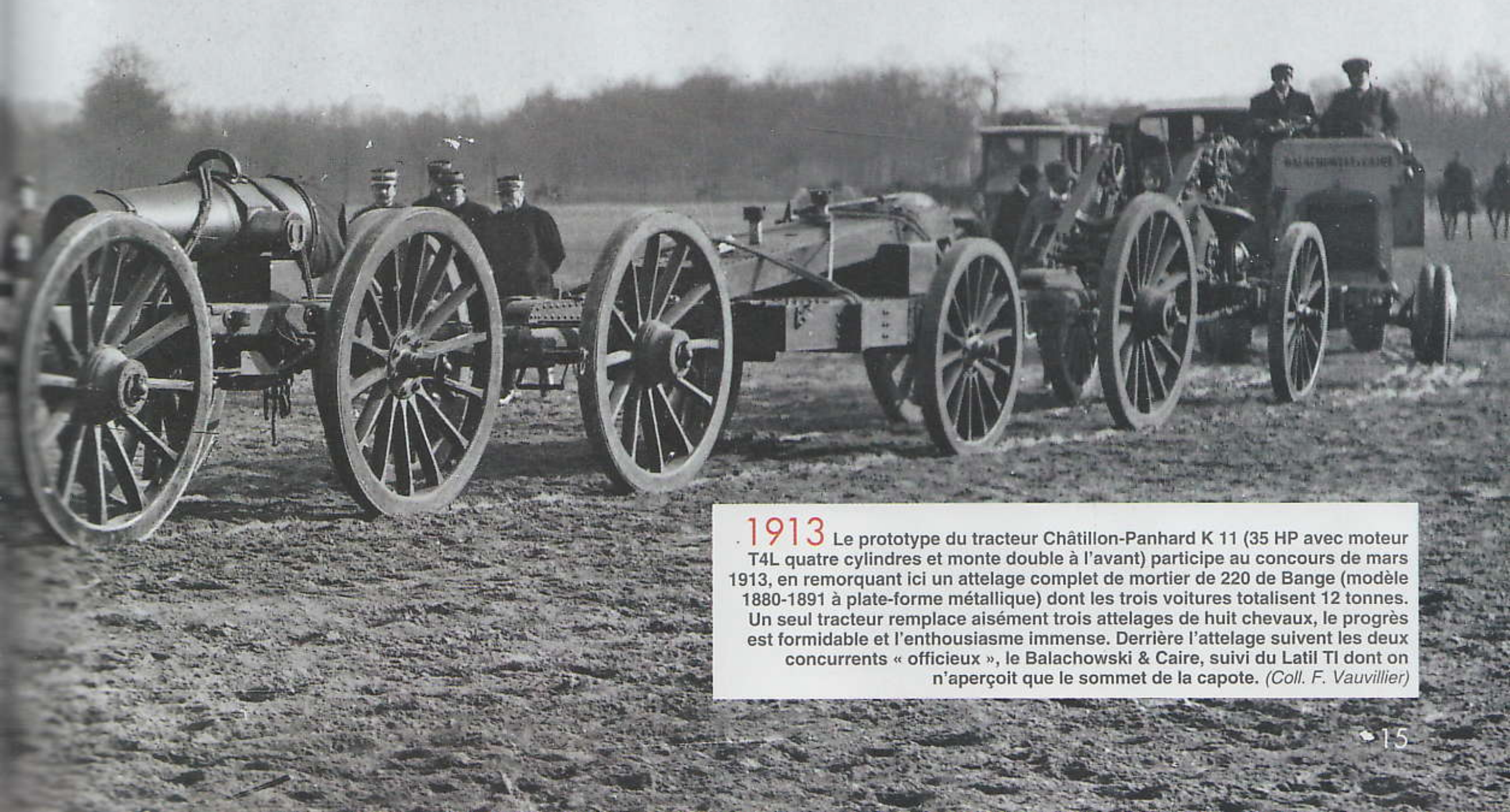
I - PANHARD L'INITIATEUR



1911-1912 Le tout premier tracteur Châtillon-Panhard K 8 (35 HP) vu lors du concours d'endurance de 1911, avec son train de remorques. Le K 8 se distingue visuellement par sa monte simple à l'avant. Sous son capot se cache un moteur V6F six cylindres 100 x 140 de 6 597 cm³ délivrant 35 ch à 1 000 tr/mn et 45 ch à 1400 tr/mn. Sa carrosserie est réduite à sa simple expression et il porte sur la ridelle un panonceau « *Panhard & Levassor* ». *(Coll. F. Vauvillier)*

rie « *marchant l'amble* », c'est-à-dire dont les roues sont accouplées latéralement (et non par essieu), ce qui nécessite un seul différentiel équilibrant entre eux la marche du couple droit et du couple gauche. Un tel couplage implique que les quatre roues soient directrices, seul moyen d'imprimer le même mouvement à des roues placées en file. Il en découle un tracteur *à quatre roues motrices et directrices*, doué d'une remarquable facilité d'évolution, divisant par deux le rayon de braquage.

Né de l'association entre les deux firmes, le nouveau véhicule en porte le double nom : Châtillon-Panhard. Chez le constructeur de la Porte d'Ivry, ce prototype reçoit la désignation **K 8** : c'est le 8^e^ modèle différencié de la série K, cette dernière identifiant le « type Mines » des utilitaires Panhard[4]. Passé aux Mines en 1912, le K 8 roule dès l'année précédente : en 1911, il est engagé à titre officieux au concours d'endurance annuel[5] et s'y fait remarquer en remorquant une charge de 12 tonnes, en gravissant aisément la rampe de Satory et en franchissant divers obstacles.



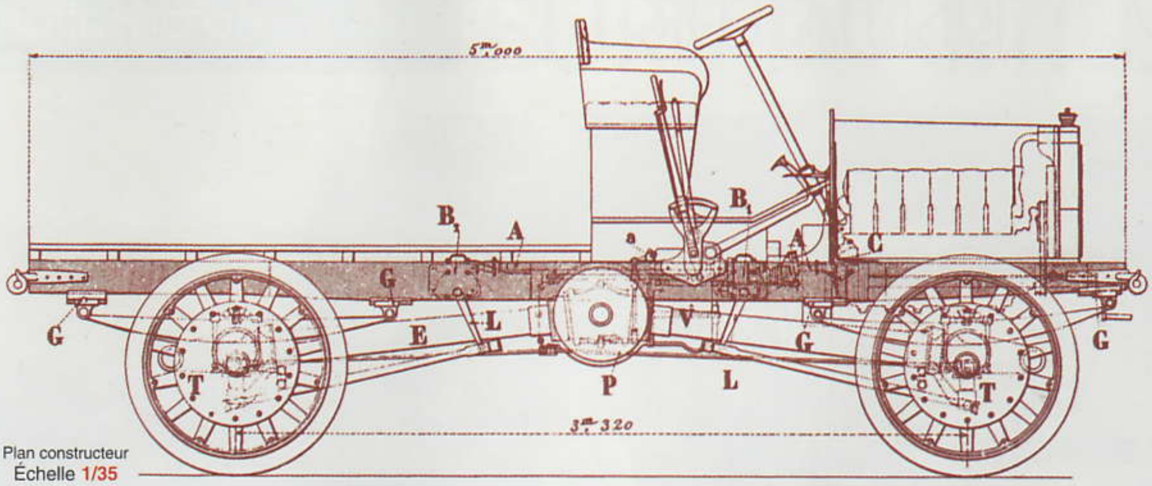
1913 Le prototype du tracteur Châtillon-Panhard K 11 (35 HP avec moteur T4L quatre cylindres et monte double à l'avant) participe au concours de mars 1913, en remorquant ici un attelage complet de mortier de 220 de Bange (modèle 1880-1891 à plate-forme métallique) dont les trois voitures totalisent 12 tonnes. Un seul tracteur remplace aisément trois attelages de huit chevaux, le progrès est formidable et l'enthousiasme immense. Derrière l'attelage suivent les deux concurrents « officieux », le Balachowski & Caire, suivi du Latil TI dont on n'aperçoit que le sommet de la capote. *(Coll. F. Vauvillier)*

---

[3] Notamment une « automobile mitrailleuse » Daimler essayée à Versailles quelques années auparavant.

[4] Chez Panhard, le premier véhicule utilitaire type K (1903) s'inscrit à la suite d'une série ayant débuté à A. Les premières années, la lettre K identifie les utilitaires sans distinction de modèle puis, à partir de 1909, un numéro d'ordre (K 1 et suivants) assure l'identification par modèle (source : *Panhard & Levassor, entre tradition et modernité*, Bernard Vermeylen, ETAI 2005).

[5] Concours ouvert aux camions de toutes marques, en vue de l'attribution des primes du ministère de la Guerre.



Plan constructeur
Échelle 1/35

Le Châtillon-Panhard K 8 à roues simples à l'avant (1911). Sous le capot vu en coupe, on distingue parfaitement les six cylindres de son moteur V6F. La première année, le K 8 n'est pas muni d'un treuil. Ce dernier semble avoir été ajouté, à l'avant sous le moteur, à l'occasion des essais de juillet 1912.

NB : un plan analogue bien que distinct, montrant le K 11 mais à monte simple à l'avant, a déjà été publié dans GBM 74, page 50, à l'échelle 1/35,7 suite à une erreur de mise en page.

Ses premiers essais en tant que tracteur d'artillerie sont conduits à Vincennes du 8 au 18 juillet 1912, avec un dispositif d'attelage étudié par l'atelier de fabrication de Vincennes : le K 8 assure avec succès la traction d'un canon de 155 long de Bange modèle 1877 (5,7 t), puis d'un mortier de 220 modèle 1880-1891 en trois voitures (12 t environ). Un treuil de halage, nécessaire lorsque les pentes ou les obstacles sont trop importants, paraît avoir été ajouté à cette occasion.

Les résultats obtenus à Vincennes sont excellents, et le Châtillon-Panhard K 8 est engagé, en septembre, dans les manœuvres du Poitou, avec le même succès.

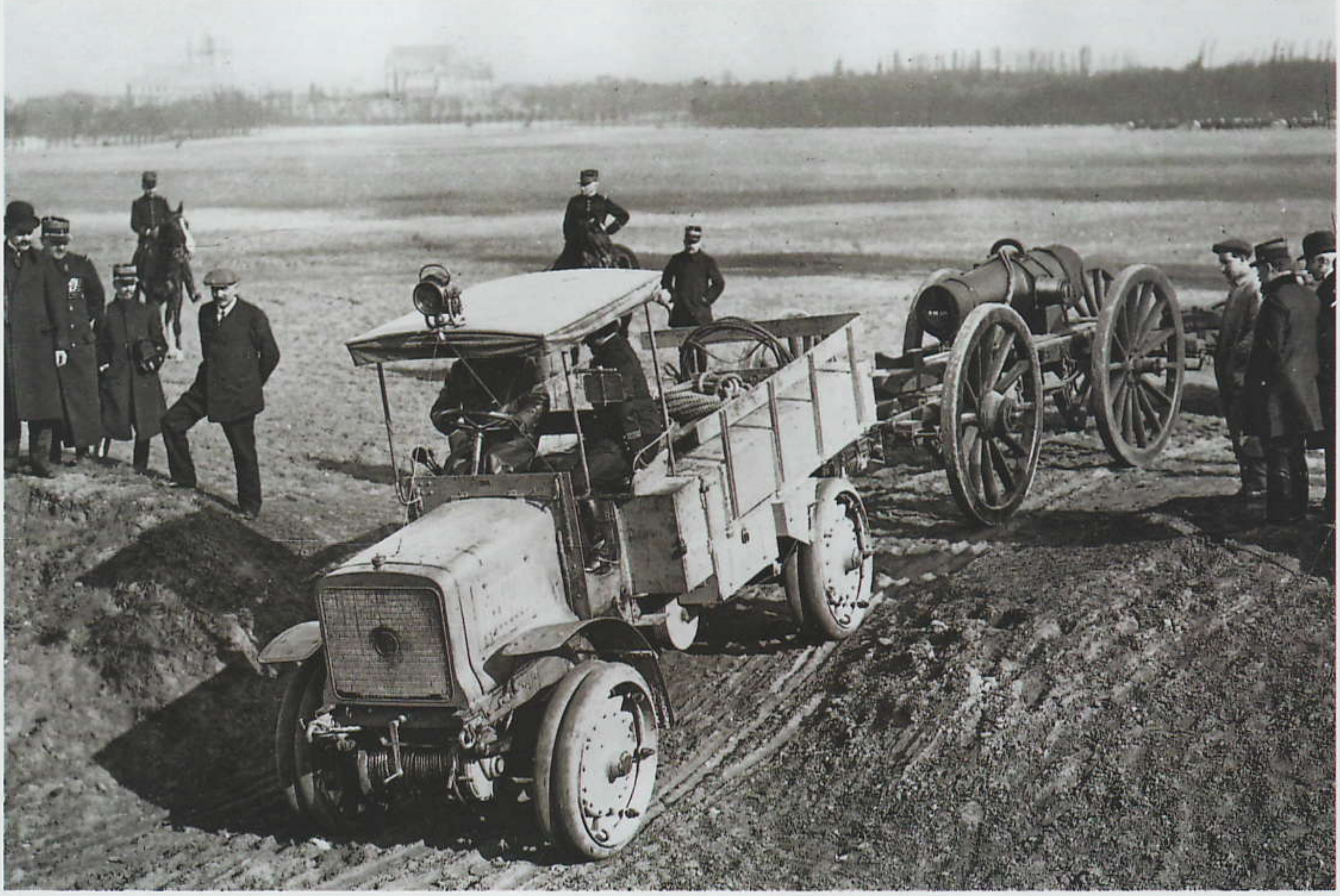
1913 : le Chatillon-Panhard K 11

Les essais de 1912 du Châtillon-Panhard K 8 donnent à penser que l'avenir de la traction en terrain accidenté est ouvert. Dans cet esprit, le ministère de la Guerre organise, en mars 1913, un premier concours de tracteurs lourds à quatre roues motrices (➡ *encadré page ci-contre*), ouvert à tous les constructeurs.

Faute de délai suffisant, un seul concurrent sera officiellement en lice : Panhard évidemment, qui a revu sa copie. Son prototype K 8 restera un exemplaire unique, et le constructeur de la Porte d'Ivry inscrit au concours de mars 1913 un nouveau tracteur de même silhouette générale mais doté d'un moteur de plus grosse cylindrée, le quatre-cylindres T4L de 7,4 litres (modèle qui équipait en 1910 les grosses voitures de tourisme de 35 HP). Et le nouveau tracteur comporte des roues jumelées à l'avant aussi, pour augmenter l'adhérence. C'est le type **K 11** [6], qui passe avec succès toutes les épreuves du concours de mars 1913.

Sans remorque mais en pleine charge, il effectue un parcours sur route de 100 km à la moyenne de 17 km/h. Et avec 15 tonnes en remorque, il parvient à se déplacer à une vitesse moyenne de 8 à 9 km/h sur un itinéraire comportant des rampes de 7 %. Enfin, il fait un demi-tour dans un cercle de 4,50 m de rayon. De telles peformances soulèvent l'enthousiasme des observateurs de 1913, et une commande — fabuleuse pour l'époque — de 50 tracteurs est passée à

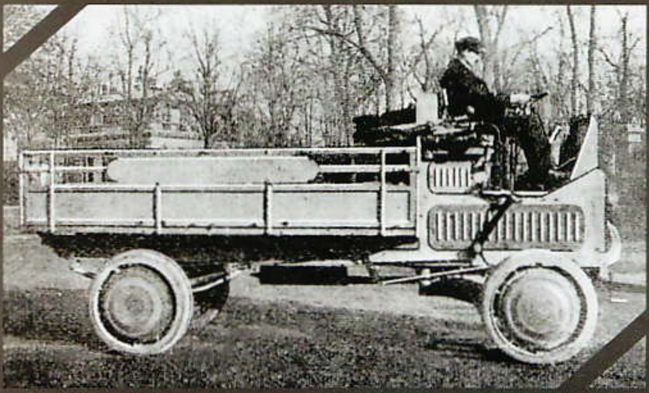
(suite page 20)



1913 **Le second tracteur Châtillon-Panhard, le K 11 (35 HP) durant les épreuves du concours de mars 1913, remorquant le mortier de 220 de Bange modèle 1880-1891. Le voici dans un passage difficile. Ses roues, d'un modèle non définitif, sont munies de sept crochets pour chaînes anti-patinantes, non installées ici.**
(Coll. F. Vauvillier)

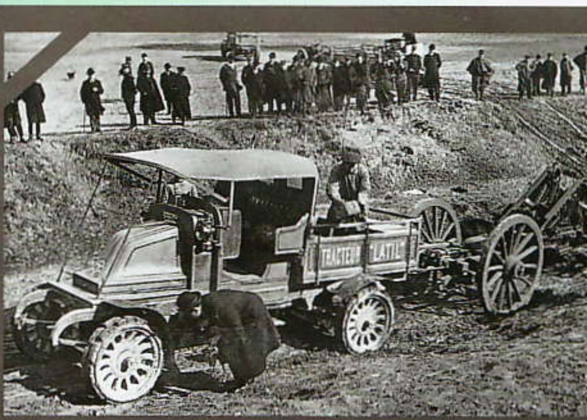
Note

[6] Les types K 9 et K 10, et plus tard le K 12, étant des véhicules utilitaires ordinaires à deux roues motrices.



1913
Balachowski & Caire, n'ayant que les roues avant directrices. Moteur 4 cylindres 100 x 150 de 4 712 cm^3 délivrant 22 ch à 900 tr/mn.

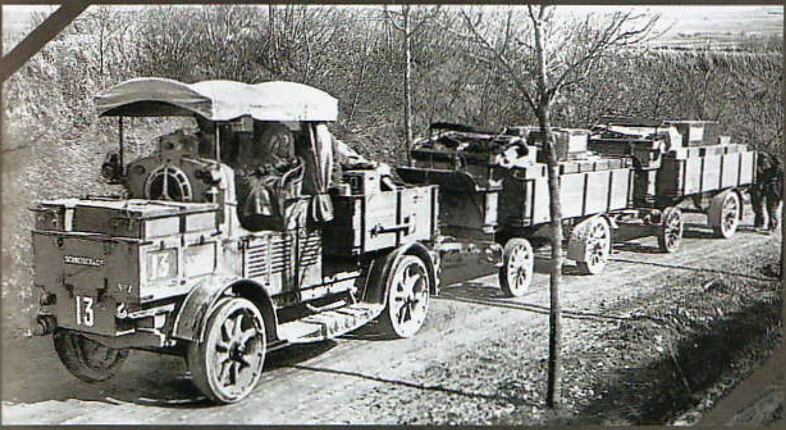
1913 **Latil TI**, à quatre roues motrices et directrices, moteur Latil 4 cylindres 85 x 140 de 3 178 cm^3 délivrant 20 ch à 1 000 tr/mn.



LES DIFFÉRENTS TRACTEURS À ADHÉRENCE TOTALE, 1913-1914

Le **PREMIER CONCOURS** (6-21 mars 1913) dont le règlement n'est publié qu'en février 1913, fait l'objet d'un préavis trop court pour susciter un véritable appel à la concurrence. Ne sont en lice que trois tracteurs, dont seul le Châtillon-Panhard K 11 est officiellement admis. Ses deux concurrents, présentant des modèles non réalisés *ad hoc*, ont une puissance insuffisante pour concourir, mais ils sont néanmoins admis en vue d'une première appréciation de leurs performances, pour prendre date. Ce sont deux tracteurs légers, les :

– Latil TI, d'un poids en charge de 4 200 kg et remorquant 5 000 kg, premier de la marque présentant les quatre roues motrices et directrices. Transmission par cardans.



– Balachowski & Caire, d'un poids en charge de 6 000 kg et remorquant le même masse, présentant la particularité d'avoir une transmision électrique spéciale.

Tous deux font bonne impression et leurs résultats permettent de conclure que « *dans un concours ultérieur, pour lesquels ils auront le temps d'établir des types de tonnage plus élevé, avec moteur plus puissant, ces deux constructeurs seront de redoutables concurrents pour leur devancier.* »

Le **SECOND CONCOURS** (2-24 mars 1914, règlement publié le 29 mai 1913 avec un délai convenable) prévoit deux catégories : les *tracteurs lourds* susceptibles de remorquer une charge roulante d'au moins 15 tonnes, et les *tracteurs légers*, pour au moins 8 tonnes. Les concurrents sont :

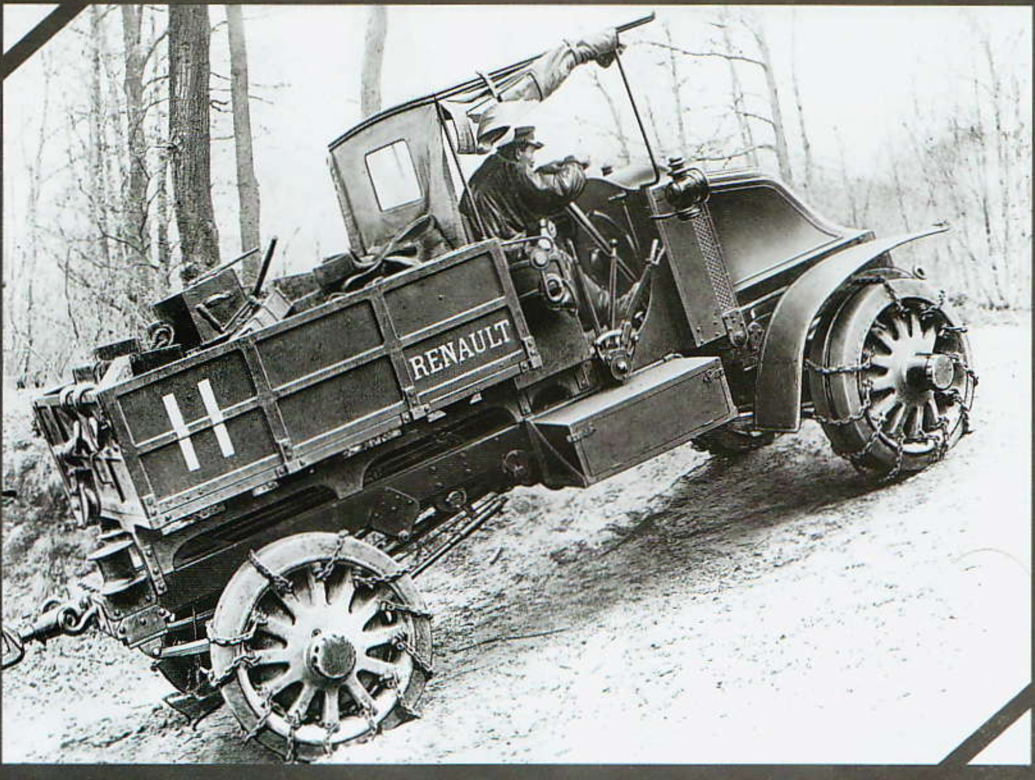
Tracteurs légers :
- Châtillon-Panhard K 13
- Latil

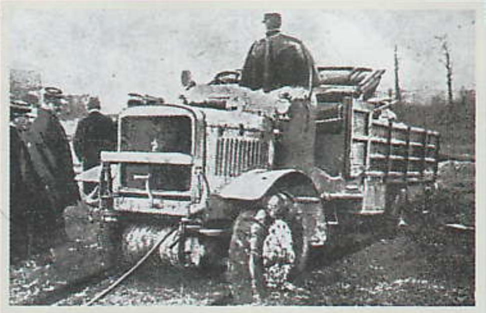
Tracteurs lourds :
- Châtillon-Panhard K 11
- Latil TH
- Renault EG
- Schneider

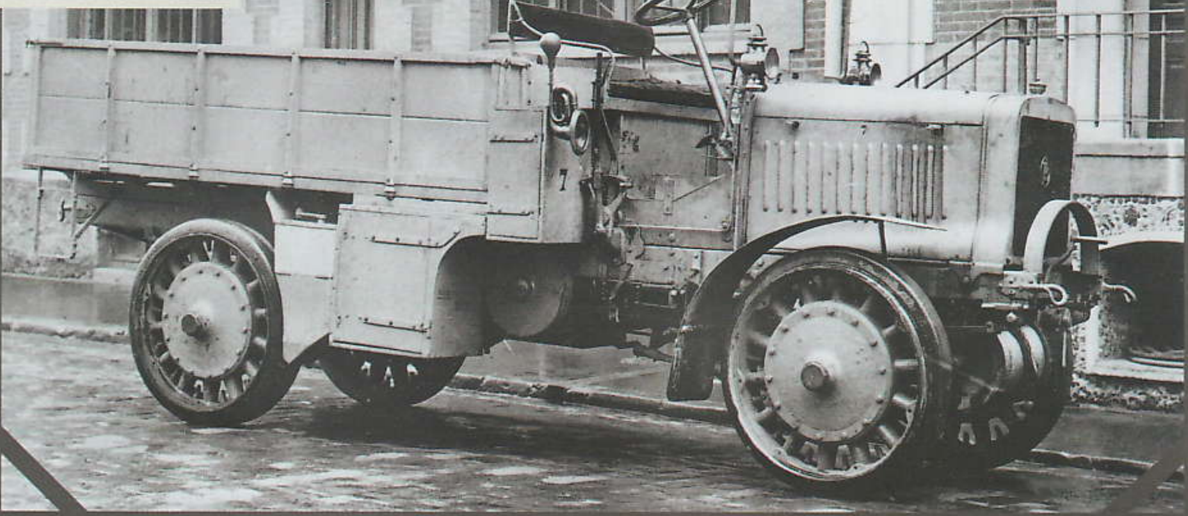
Un nouveau modèle Balachowski & Caire a certainement aussi été inscrit, cependant, pour des raisons inconnues, il n'a pas effectivement concouru. Le Renault EG se classe en tête, suivi du Latil TH, mais les conditions climatiques épouvantables dans lesquelles se déroulent les épreuves empêchent tout résultat probant. Et aucune commande, même d'encouragement, ne sera passée à l'issue du concours de 1914. ■

1914 **Schneider**
Ce tracteur lourd est une lointaine réminiscence du Brillié-Schneider 35 HP de 1902, construit à deux autres exemplaires en 1903 pour le Portugal, dans le cadre de la première unité d'artillerie automobile mise en service dans le monde, la « batterie du Bocage » (du nom du colonel portugais du génie, Carlos Roma du Bocage, qui participa à sa conception, de concert avec l'usine du Havre). Le nouveau tracteur Schneider (dont deux exemplaires, n° 13 et 14, participent au concours de mars 1914) n'est pas retenu, néanmoins sept exemplaires sont livrés à l'armée française après la déclaration de guerre, à titre de mesure d'urgence.

1914 **Renault EG**
Le plus puissant et le mieux classé des tracteurs du concours de 1914, c'est un 50 HP propulsé par un moteur Renault type G2, un 4 cylindres 130 x 160 de 8 495 cm^3, délivrant 57 chevaux à 1 300 tr/mn. Durant la guerre, ce tracteur sortira en grande série des usines de Billancourt et sera, avec le célèbre Latil TAR, l'un des deux grands standards de l'artillerie lourde à tracteurs.

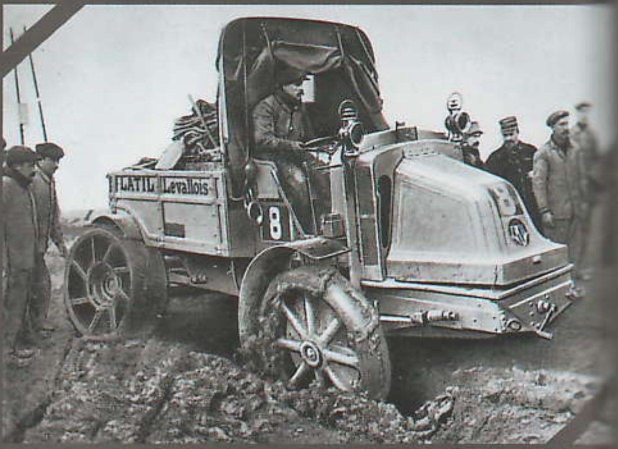






1914 **Panhard**

L'apparence des tracteurs Châtillon-Panhard K 11 (lourd) et K 13 (léger) du concours de mars 1914 n'est pas connue avec précision, et nous en sommes réduits aux hypothèses. Cette médiocre coupure de presse *(ci-dessus)*, montrant un Panhard à capote amovible et lame de protection de radiateur, représente-t-elle un prototype K 11 modifié (présence du treuil à l'avant) ou le premier prototype du K 13 (à en juger par son auvent galbé) ? Et *(ci-contre)*, quel est précisément ce tracteur peint en gris perle photographié devant le perron des usines Panhard ? Comparé au prototype K 11 du concours de mars 1913 *(profil page 19)*, il présente un pavillon et des ridelles fort différentes. Et il s'agit pas non plus d'un des cinquante premiers exemplaires de série *(profil page 21)*, qui ont des ridelles en douze panneaux et sont dépourvus de protection de radiateur. Le chiffre 7 sur le coffre avant est peut-être le numéro d'ordre prévu pour le concours de mars 1914, mais en ce cas il est bien trop petit. Quant à sa protection de radiateur, elle évoque celles montées en série à partir de fin 1914, mais alors sur des tracteurs systématiquement bâchés. Le mystère demeure... *(DR et archives constructeur)*

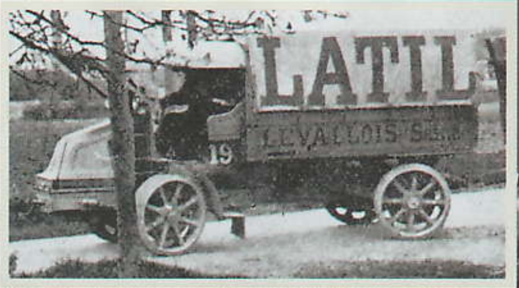


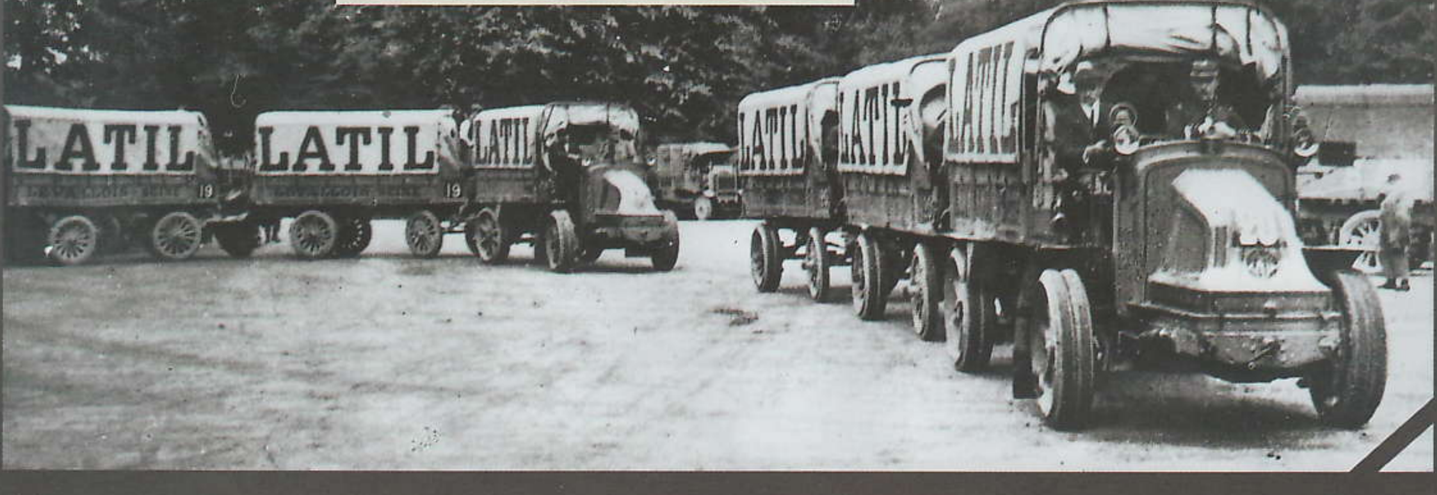
FIN 1913 **Latil TH long**

Ce nouveau véhicule se classe premier au concours des remorques de 1913 (1er juillet-12 août). Cette manifestation correspond à l'engouement des militaires pour les « trains routiers » comportant jusqu'à trois remorques chargées. On envisage à cette époque, d'une manière générale, d'utiliser les moteurs jusqu'à leur limite de puissance, aussi bien pour le transport des ravitaillements que pour la traction de l'artillerie. Mais ce système fera faillite du fait de son manque de souplesse, de sa difficulté de conduite et de son instabilité sur route, et l'on en viendra très vite, durant la Grande Guerre, aux colonnes de camions sans remorque (ou à une seule remorque dans quelques cas particuliers), en réservant les tracteurs à adhérence totale à la satisfaction des besoins de l'artillerie (avec la prise en remorque d'un canon seul, avec ou sans avant-train) ou au dépannage lourd. Nous voyons ici *(photo du bas)* les deux attelages complets présentés par Latil (n° 20 en tête) et *(ci-contre)* une vue de profil du tracteur n° 19, son empattement long bien en évidence. Dans les concours militaires depuis celui de 1909 (sauf toutefois pour les tracteurs d'artillerie), les concurrents ont l'obligation d'inscrire deux véhicules identiques qui reçoivent deux numéros à la suite. *(Coll. FAMB et F. Vauvillier)*

1914 **Latil TH court.**

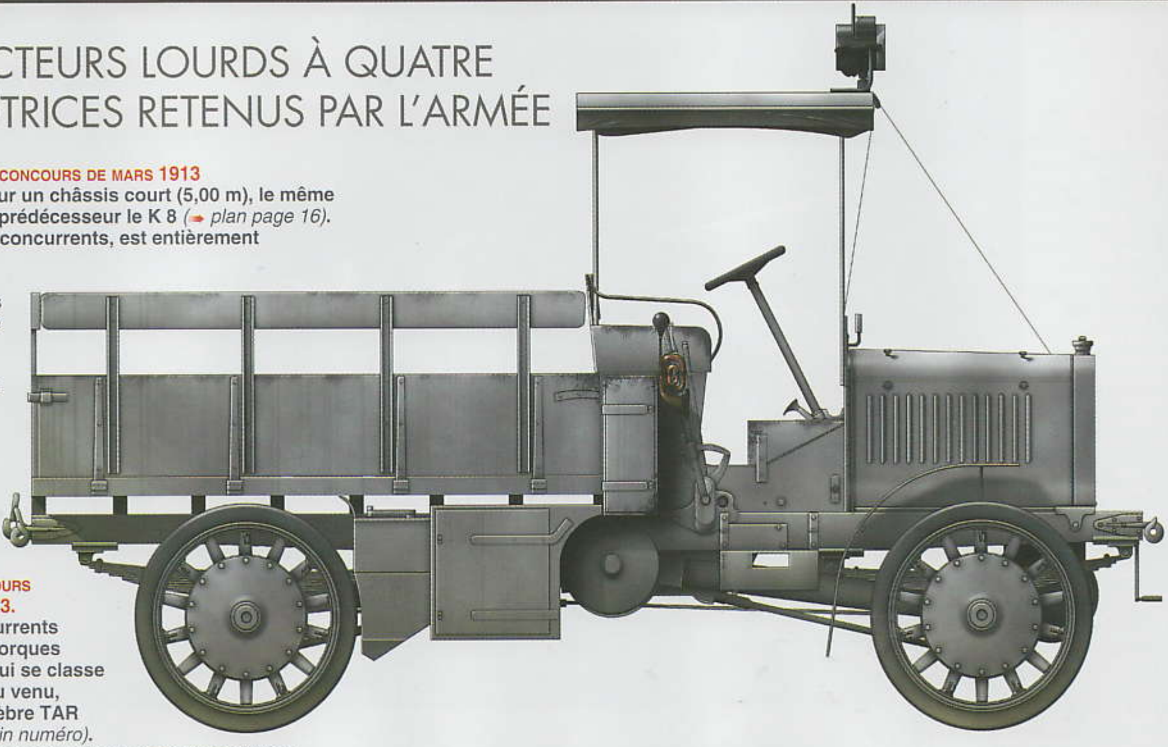
Au concours de mars 1914, Latil présente à nouveau son tracteur lourd TH, mais en châssis court. Voici le n° 8 en train d'essayer de se sortir d'une ornière de boue, grâce à ses roues arrière pourvues de jantes auxiliaires à ailettes. Les chaînes dont sont munies ses roues avant ont contribué *a contrario*, sur sol mouillé, à aggraver les ornières. *(DR, via F. Vauvillier)*



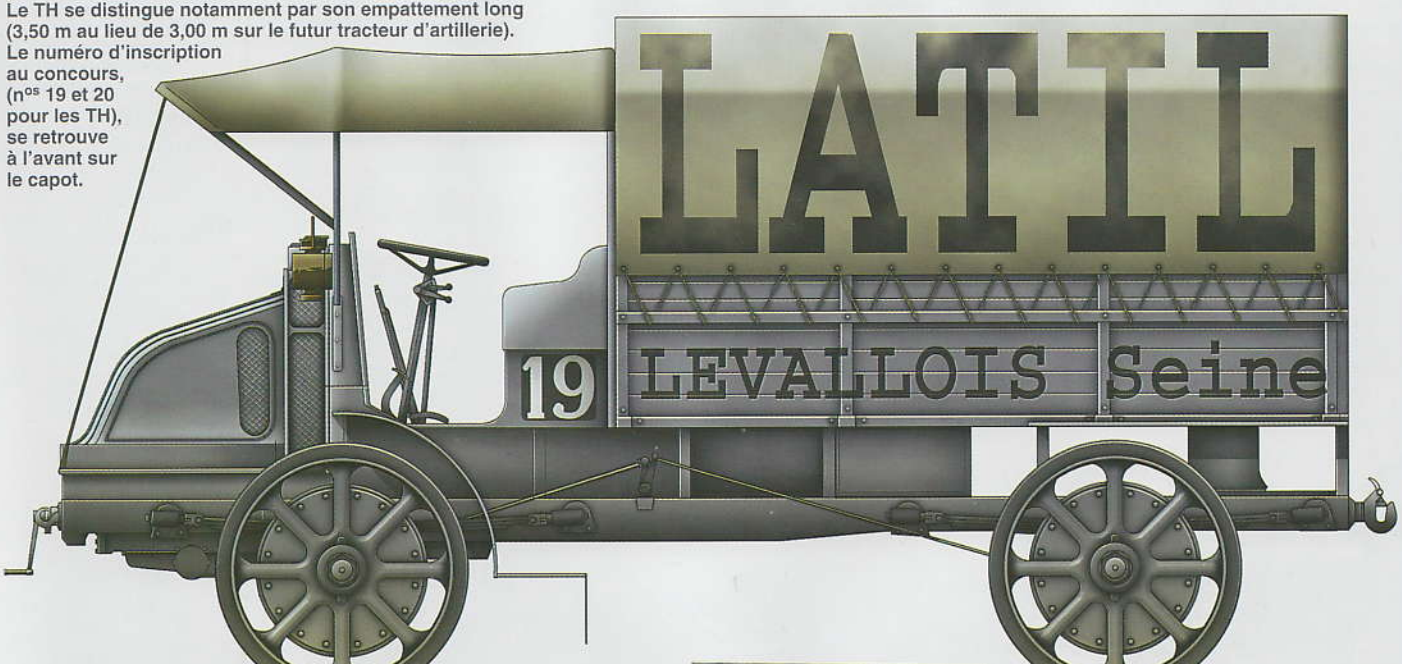


LES TRACTEURS LOURDS À QUATRE ROUES MOTRICES RETENUS PAR L'ARMÉE

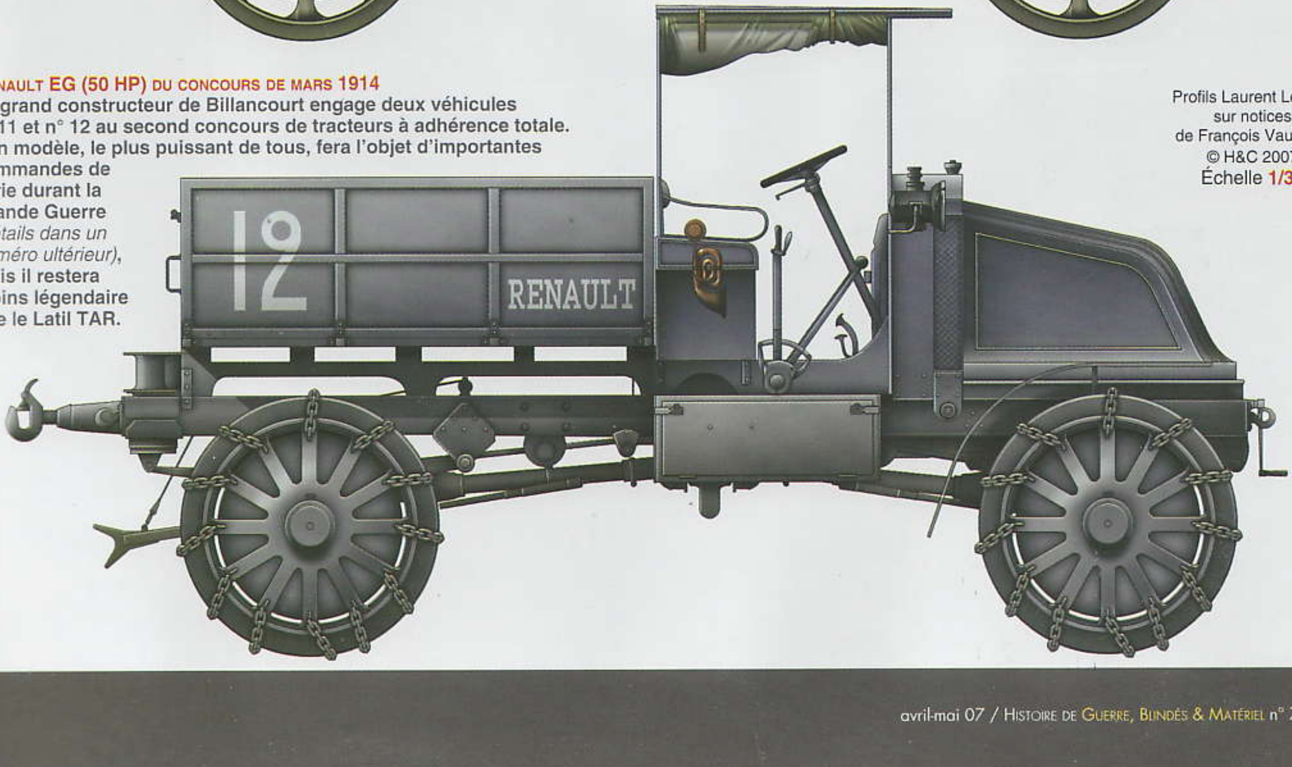
Panhard K 11 (35 HP) du concours de mars 1913
Ce prototype est établi sur un châssis court (5,00 m), le même que celui utilisé sur son prédécesseur le K 8 (*➡ plan page 16*). Le véhicule, comme ses concurrents, est entièrement de la nuance gris perle, adoptée en 1897 pour l'ensemble des matériels neufs d'artillerie, nuance dite « *gris artillerie* ». C'est le seul matériel effectivement en service au premier jour de la Grande Guerre.



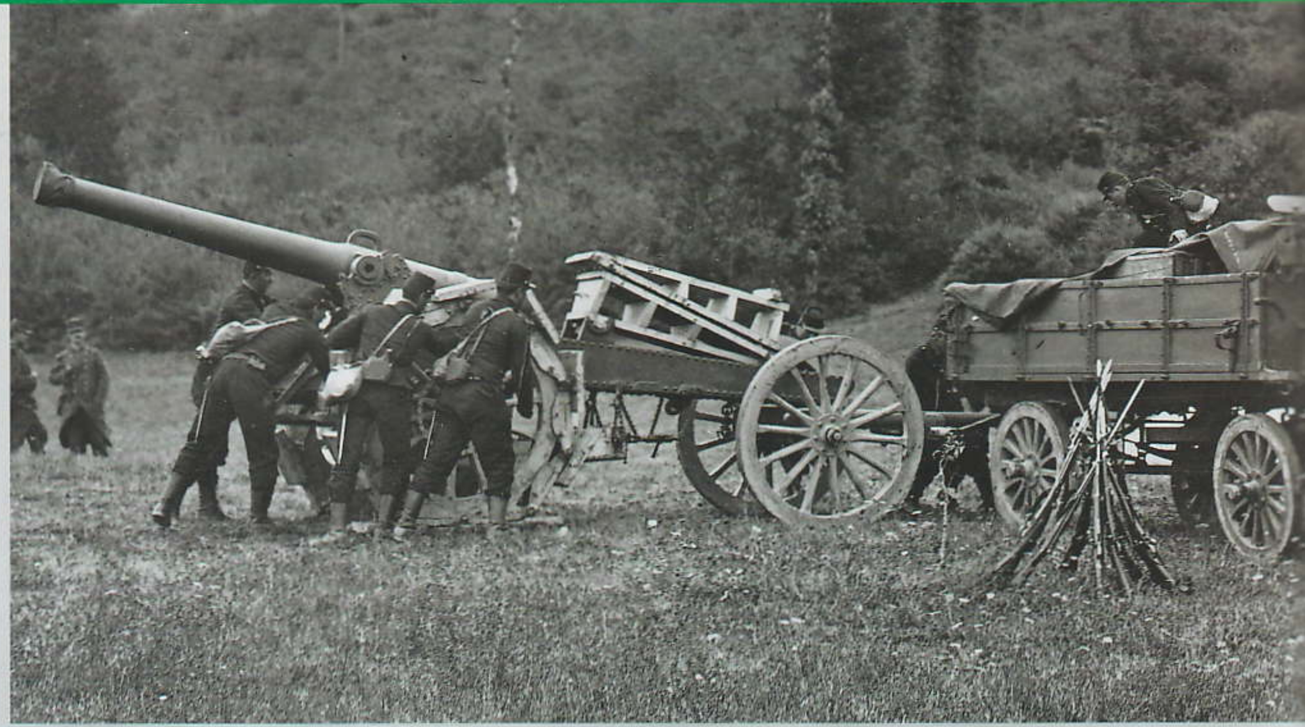
Latil TH (40 HP) du concours de remorques de l'été 1913.
Tous les matériels concurrents devaient traîner des remorques chargées, et c'est Latil qui se classe premier avec ce nouveau venu, précurseur direct du célèbre TAR *(détails dans notre prochain numéro)*. Le TH se distingue notamment par son empattement long (3,50 m au lieu de 3,00 m sur le futur tracteur d'artillerie). Le numéro d'inscription au concours, (n^{os} 19 et 20 pour les TH), se retrouve à l'avant sur le capot.



Renault EG (50 HP) du concours de mars 1914
Le grand constructeur de Billancourt engage deux véhicules n° 11 et n° 12 au second concours de tracteurs à adhérence totale. Son modèle, le plus puissant de tous, fera l'objet d'importantes commandes de série durant la Grande Guerre *(détails dans un numéro ultérieur)*, mais il restera moins légendaire que le Latil TAR.



Profils Laurent Lecocq
sur notices
de François Vauvillier
© H&C 2007
Échelle **1/35**



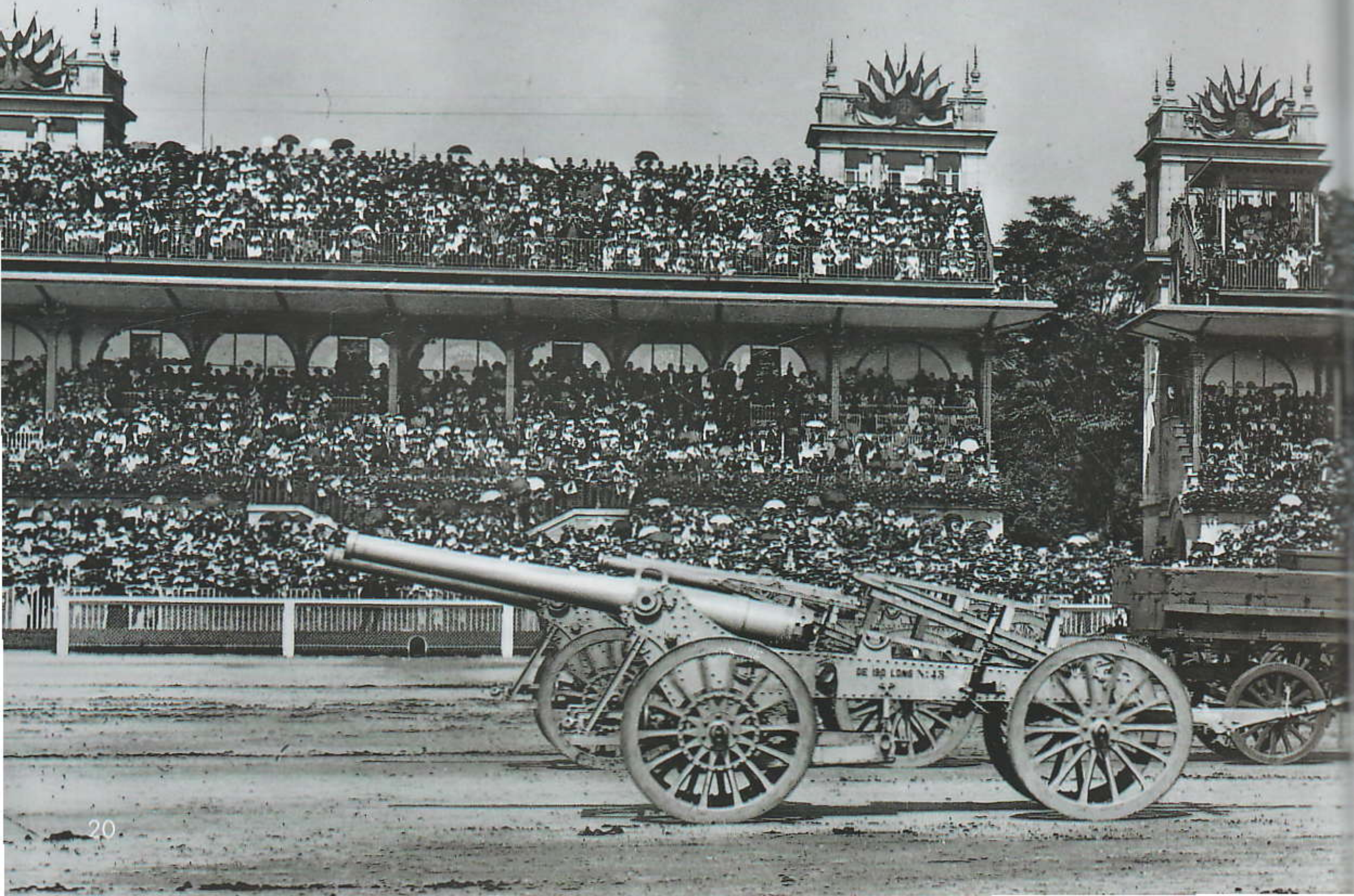
1913
Ce Panhard K 11 a été photographié durant les grandes manœuvres du Midi, le 18 septembre 1913. Les premiers tracteurs viennent tout juste d'entrer en service dans un unique groupe de l'armée française, futur I/4e RAL (régiment d'artillerie lourde), armé de 120 long de Bange modèle 1878. Ce document met en évidence la façon dont la traction automobile de l'artillerie est alors organisée, sous la forme d'un « train routier » comprenant une remorque à munitions et un canon, ou bien deux remorques à munitions. Le tracteur visible est le n° 2, ce chiffre étant peint au pochoir à l'avant, au-dessus du radiateur. Une importante série de cartes postales a été éditée à l'époque sur ces nouveaux matériels, mais nous avons ici reproduit un document de presse original.
(Coll. F. Vauvillier)

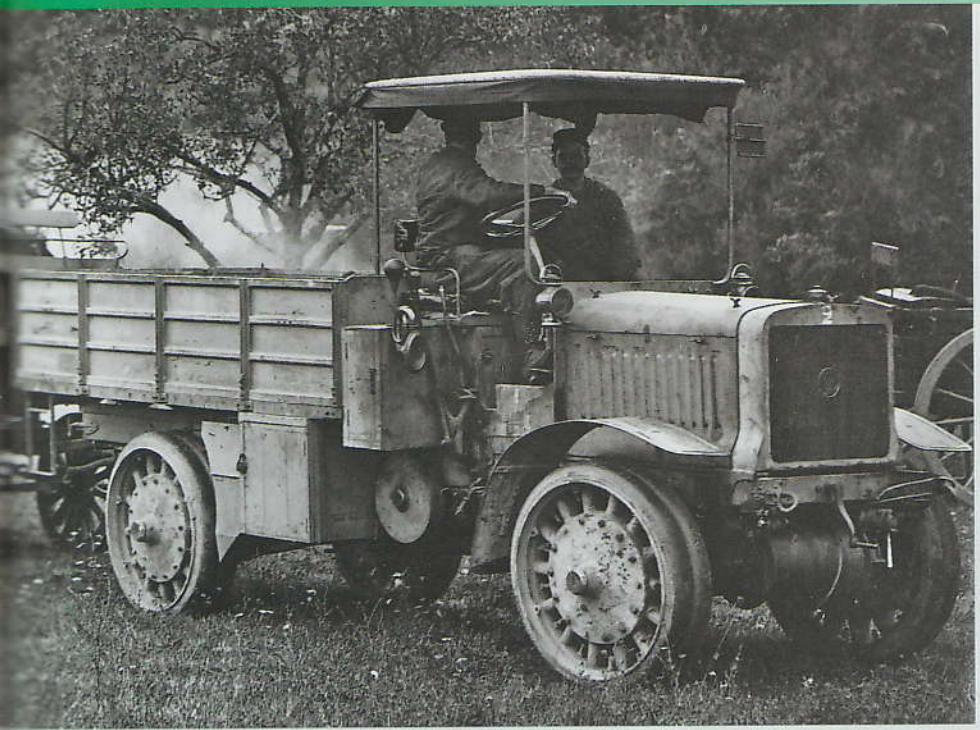
Panhard, qui présente son K 11 aux Mines en août 1913, le mois même de la sortie des premiers exemplaires de série livrés à l'armée française.

Une seconde commande de 50 tracteurs, prévue en 1913, devait être attribuée à l'issue du second concours organisé en mars 1914, mais celui-ci ne confirme pas les résultats précédemment obtenus. Malgré une participation beaucoup plus importante qu'en 1913 (➡ *encadré pages 17-19)*, les conditions climatiques exceptionnellement défavorables et les parcours choisis dans des régions particulièrement difficiles (Champagne, Woëvre, Argonne et Ardennes) conduisent à un échec. Le 2 avril 1914 tombe le rapport de clôture du concours : « *la prudence semble conseiller de limiter notablement l'importance des achats à effectuer dans le courant de l'année 1914 et de ne passer aux industriels dont les tracteurs sont les mieux classés que les commandes correspondant strictement aux justes encouragements qu'il convient cependant de leur donner* ». La formulation est élégante, mais aucune commande nouvelle ne sera passée avant que la guerre n'éclate, et la seconde tranche de 50 tracteurs est annulée.

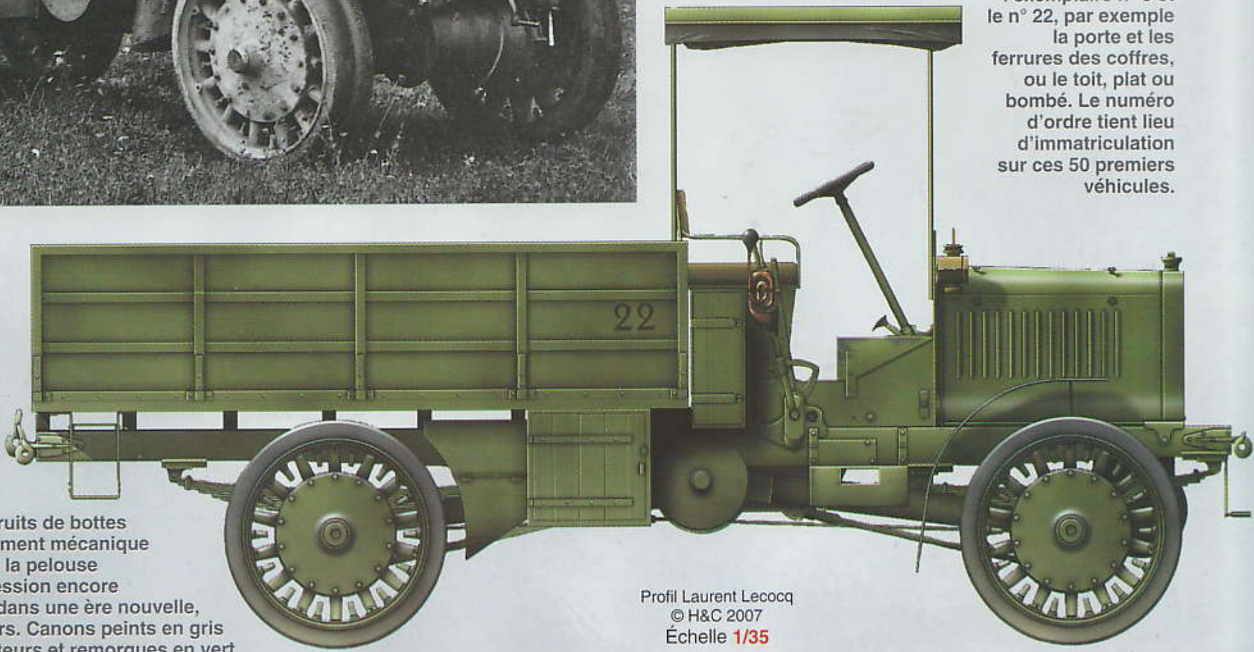
Une organisation se met en place

Cependant, le mouvement est lancé. Les 50 premiers tracteurs Châtillon-Panhard K 11 sont livrés d'août 1913 à mars 1914. Deux sont envoyés au Maroc, 18 autres entrent en service actif au 1er groupe du 4e régiment d'artillerie lourde, et les 30 derniers sont versés à la réser-



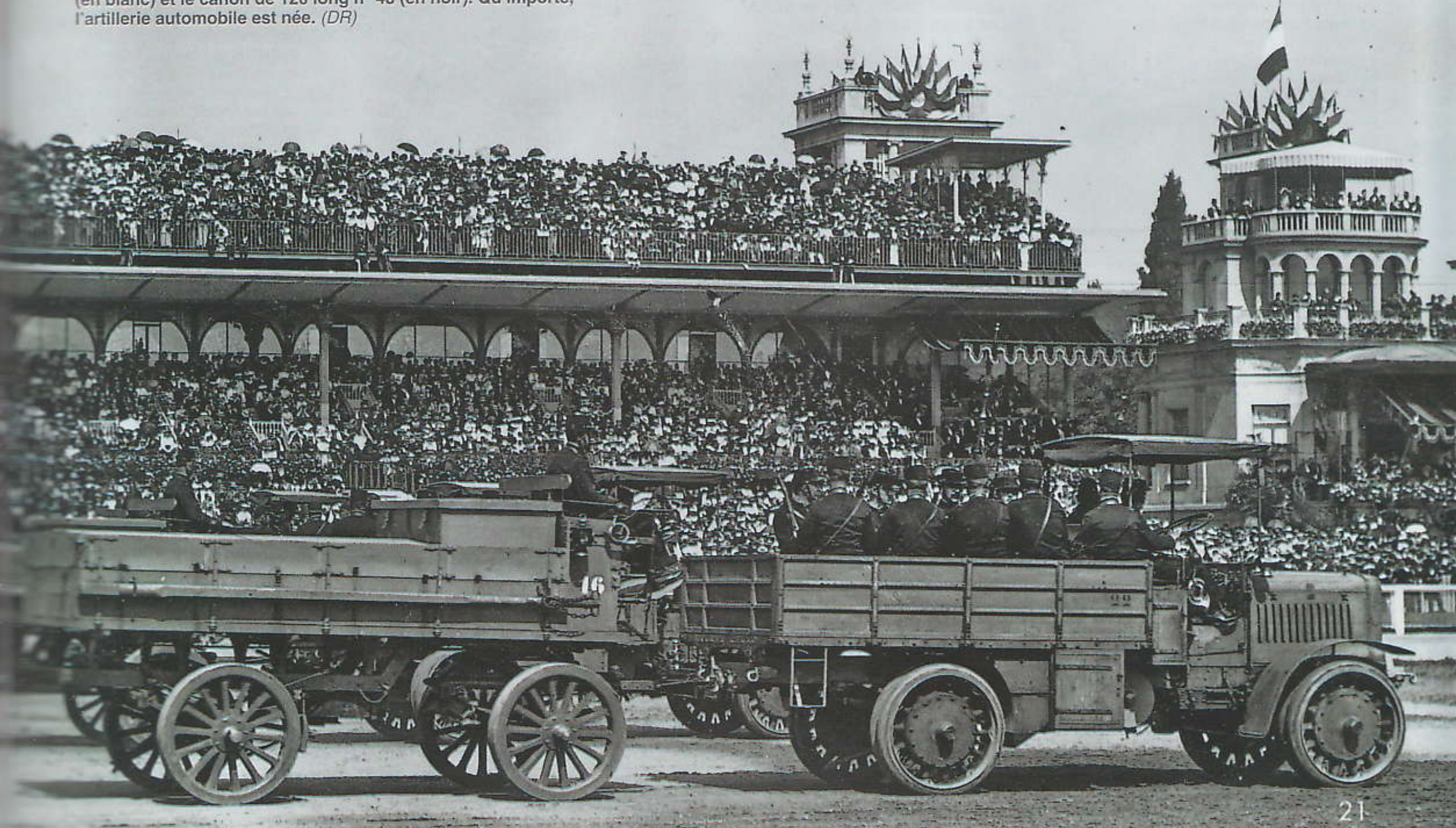


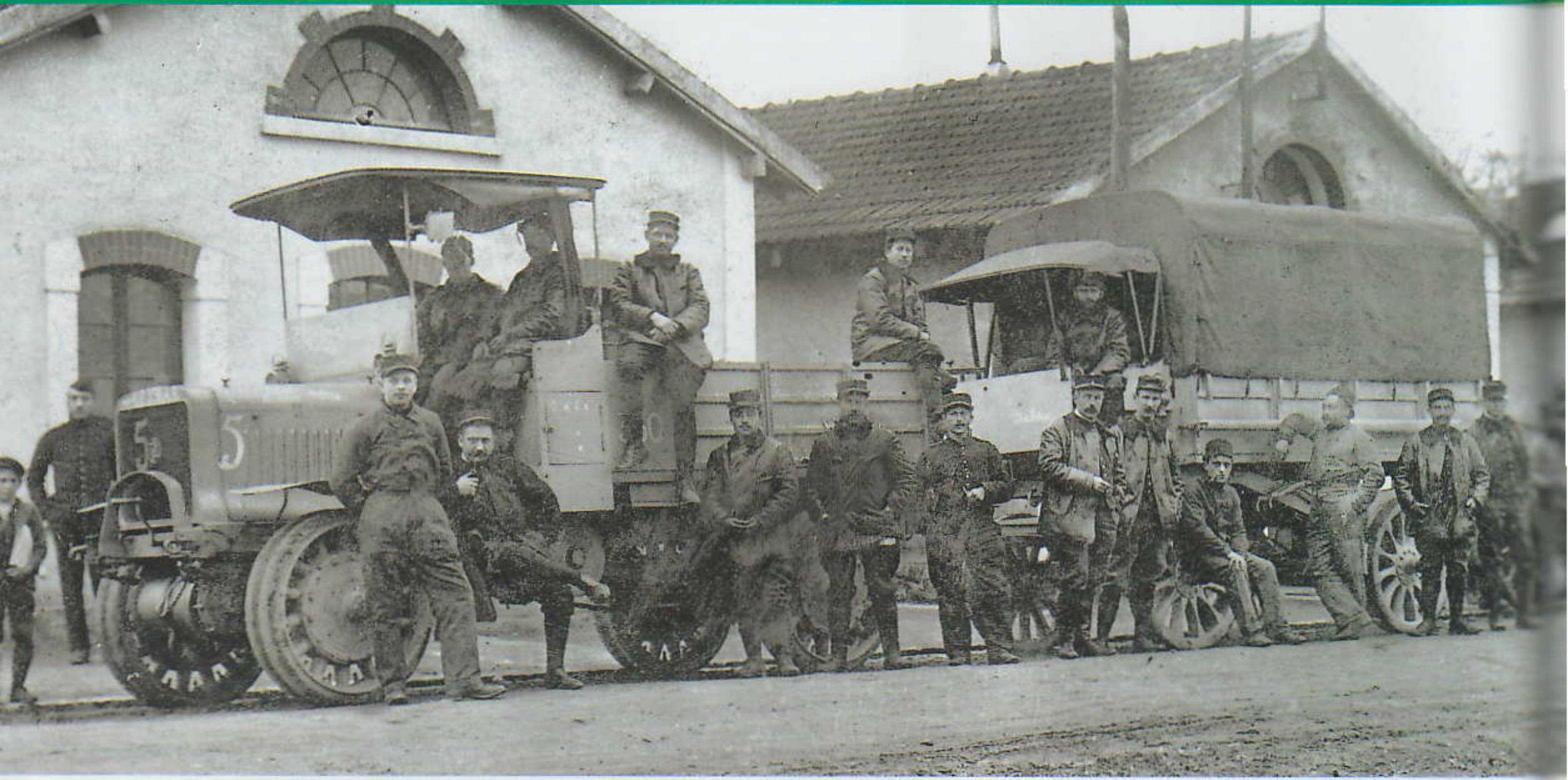
Panhard K 11 (35 HP) 1914
Voiture n° 22, second lot du premier marché des 50 exemplaires livrés d'août 1913 à mars 1914, quasiment tous affectés au I/4e RAL. Les tracteurs sont utilisés tels quels, avec plateau ridelles non bâché, pourvu à l'intérieur de deux bancs accueillant dix servants ne disposant d'aucune protection contre la pluie. Les tout premiers véhicules livrés sont peints en nuance gris perle, adoptée en 1897 pour l'ensemble des matériels neufs d'artillerie, dite *« gris artillerie »* (➨ *photo ci-contre*). Puis l'on revient, dans une seconde tranche, au vert olive (➨ *photo ci-dessous, d'où ce profil est tiré*). La fabrication est totalement artisanale, les détails les plus simples changent entre l'exemplaire n° 5 et le n° 22, par exemple la porte et les ferrures des coffres, ou le toit, plat ou bombé. Le numéro d'ordre tient lieu d'immatriculation sur ces 50 premiers véhicules.



Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle **1/35**

1914 Le défilé à Longchamp, pour le dernier Quatorze-juillet d'avant-guerre, du groupe automobile du 4e RAL. Défilant par quatre de front, les matériels vont aborder la tribune présidentielle où se tient le président Raymond Poincaré. La foule en liesse mesure-t-elle l'importance de l'événement ? Sur fond de bruits de bottes en Europe, mêlés au bruissement mécanique des moteurs à explosion sur la pelouse de l'hippodrome, cette procession encore balbutiante marque l'entrée dans une ère nouvelle, celle de la guerre des moteurs. Canons peints en gris perle (« gris artillerie »), tracteurs et remorques en vert olive armée, tout manque encore d'homogénéité, jusqu'aux numéros des matériels : le tracteur n° 22 (en noir) traîne la remorque n° 16 (en blanc) et le canon de 120 long n° 43 (en noir). Qu'importe, l'artillerie automobile est née. *(DR)*





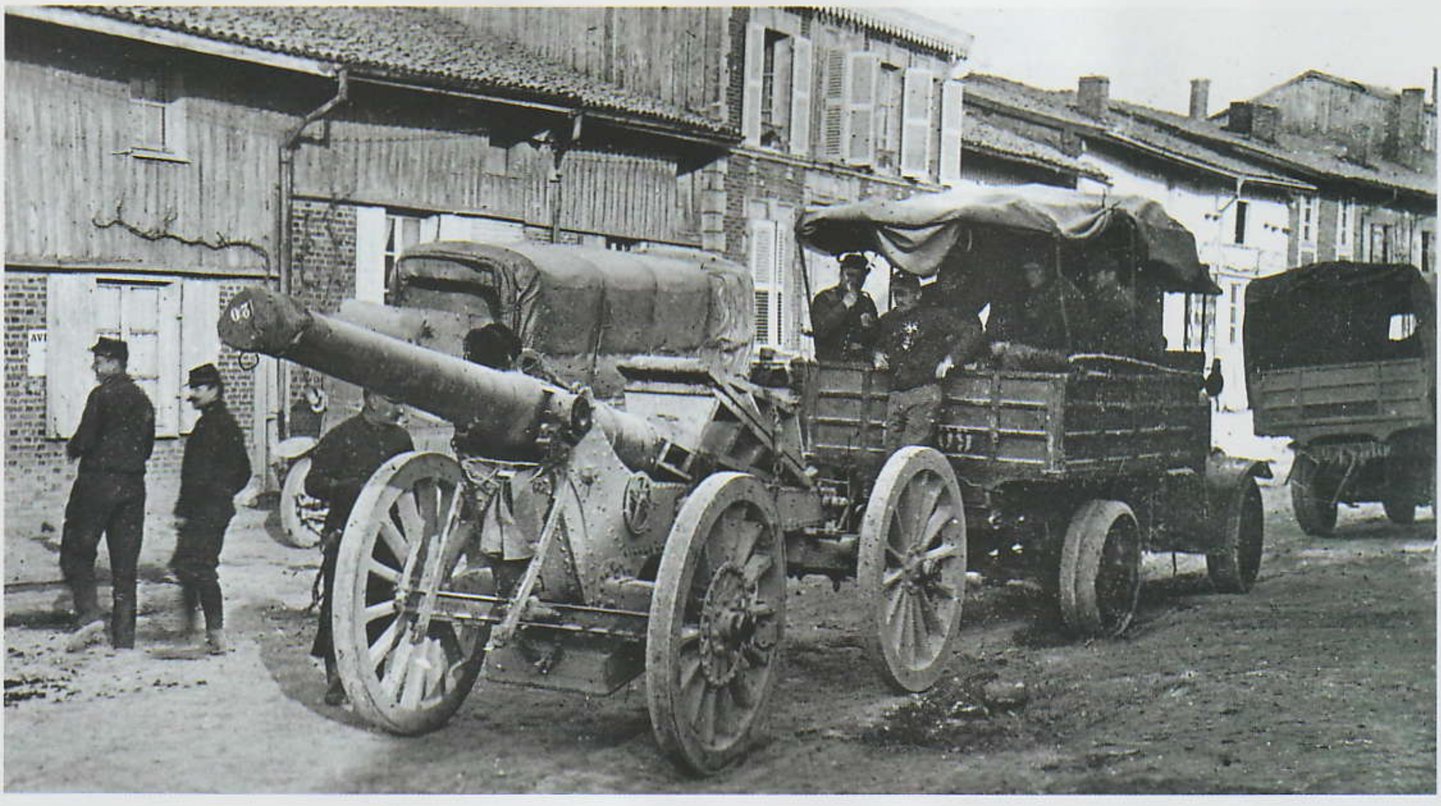
Fin 1914 Cette magnifique photo-carte représente sans doute un attelage du second groupe automobile formé en novembre-décembre 1914 à Versailles, le VII/4e RAL. Plusieurs détails retiennent notre attention : les tracteurs K 11 sortent désormais d'usine avec une lame de protection de radiateur, mais leur caisse à ridelles est toujours à l'air libre. Et le système initial du « train routier » s'est aggravé car, depuis fin septembre, afin d'agmenter la capacité en munitions, il a été ajouté à la remorque (bâchée pour protéger les munitions), un arrière-train de caisson de 120 court, aménagé pour le transport des munitions de 120 L. Voici l'attelage n° 5 de la batterie, prêt au départ vers le front, *(Coll. P. Touzin)*

ve de guerre. Le I/4e RAL compte deux batteries actives (nos 1 et 2), chacune dotée de neuf tracteurs, ainsi répartis :

- six tracteurs, chacun tirant une remorque à munitions et un canon de 120 long de Bange sur son avant-train ;
- deux tracteurs, chacun tirant deux remorques à munitions ;
- un tracteur de secours.

Mobilisé à Versailles le 1er août 1914, le I/4e RAL double ses effectifs et son matériel par la mise sur pied de deux batteries de dédoublement (nos 21 et 22), qui perçoivent donc chacune neuf tracteurs de la réserve de guerre et — il est intéressant de le souligner — un renfort de mobilisés provenant du personnel ouvrier et ingénieur de Panhard.

Le groupe, « *glorieux doyen de l'artillerie lourde à tracteurs* », entre donc en campagne avec 24 pièces et 36 tracteurs Panhard K 11, plus probablement quelques autres à la colonne légère. Son baptème du feu reçu à Longuyon avec le 6e corps (22-



Début 1915 Encore au 4e lourd, mais il pourrait s'agir, soit du Ier groupe initial, soit du VIIe groupe, soit enfin du XIe groupe dédoublé. Les remorques, déficientes, ont été abandonnées, et les canons (sur leur avant-train) sont attelés directement au crochet derrière les tracteurs, tandis que des camions de munitions ont été ajoutés aux batteries. Et, sur les tracteurs qui ont conservé leur carrosserie initiale, une bâche sur arceaux a été ajoutée pour protéger le personnel des intempéries. Des numéros matricules à quatre ou cinq chiffres sont apparus, peints au pochoir à l'avant et à l'arrière. Le canon de 120 long, muni de son couvre-bouche dûment identifié, est encore du modèle initial de l'artillerie automobile, avec cerclage de renfort autour des moyeux de roues et dispositif triangulaire d'attelage sous la bouche à feu. *(Coll. F. Vauvillier)*

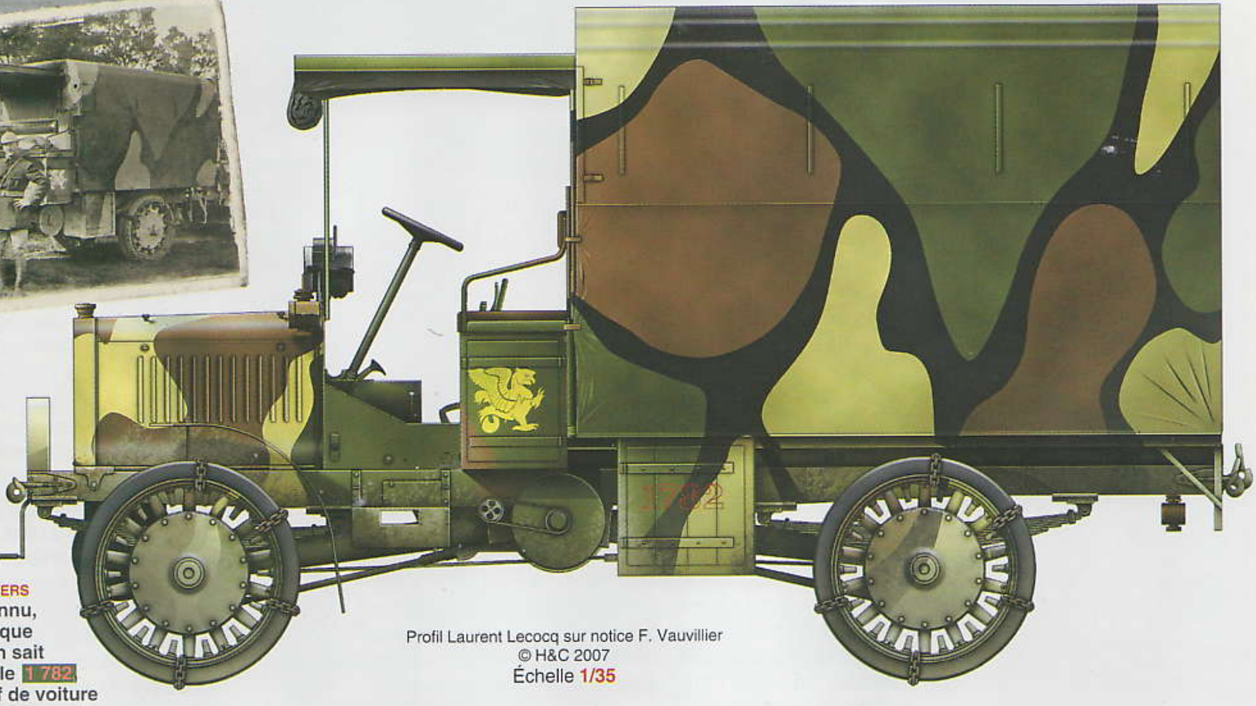
25 août), le I^{er} groupe, du fait de sa mobilité alors unique, passe au fil des jours de corps en corps, parcourant durant ce premier mois d'opérations, jusqu'au 20 septembre, plus de 700 km en 23 étapes — soit une moyenne supérieure à 30 km par étape — tout en manœuvrant et en se trouvant en position de batterie durant 15 jours non consécutifs. Ce record de mobilité ne sera battu par aucun autre groupe d'artillerie lourde à tracteurs (ALT) durant toute la Grande Guerre.

Alors que les opérations d'août et septembre se sont livrées avec le système déjà défectueux du double remorquage (remorque et canon), celles de la course à la mer sont entamées en triple remorquage, car un arrière-train de caisson a été entretemps ajouté au train routier. Parti des environs de Berry-au-Bac le 16 octobre, le I/4^{e} RAL est en position sur l'Yser, 300 km plus loin, par ses propres moyens, quatre jours après et avec tous ses canons : la preuve de l'intérêt stratégique de l'ALT est faite. Mais au prix d'une « casse » importante sur le matériel remorqué, et de l'abandon en cours de route d'une partie des remorques et des caissons.

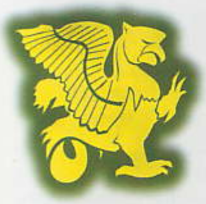
Des enseignements de ce raid naît une nouvelle organisation où les groupes sont limités à deux batteries (décembre 1914), et dans lesquels chaque tracteur n'aura plus que le matériel-pièce à remorquer (janvier à mai 1915).

Peu de groupes seront dotés du Panhard K 11. Après le I/4^{e} RAL, mentionnons le VII^{e} (décembre 1914, à 25 tracteurs) puis le XI^{e} (scission, officialisée en avril 1915, du I^{er}). La modestie des fabrications de Panhard K 11 ne permettra guère d'aller au-delà : outre le prototype, il en est construit 8 exemplaires de série en 1913, suivi de 86 autres en 1914 et 10 en janvier 1915, portant la production totale de série à 104 tracteurs.

La construction du K 11 s'arrête en janvier 1915, et la centaine d'exemplaires produits aura tendance à disparaître au fur et à mesure des opérations. Plus aucun tracteur Panhard 35 HP n'est en service lorsque sonne le clairon de l'Armistice. Les tracteurs lourds qui règnent alors sans partage dans l'ALT sont ses redoutables concurrents les Latil TAR et Renault EG.

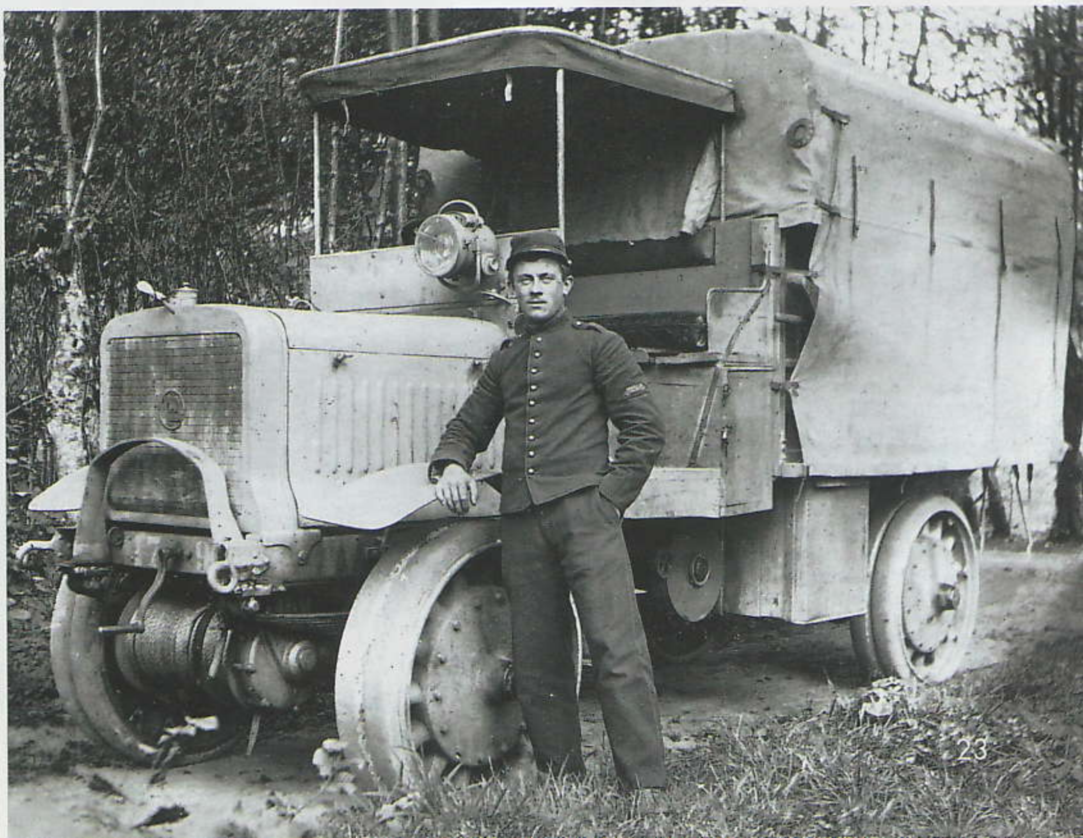


Profil Laurent Lecocq sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



PANHARD K 11 (35 HP), VERS 1916, d'un groupe inconnu, identifié par un magnifique griffon. Tout ce que l'on sait de ce véhicule, matricule 1 782, est qu'il avait pour chef de voiture le maréchal des logis Florimond (➜ *photo en grand format dans GBM 74, page 50*). **Un splendide camouflage a fait son apparition : c'est une mesure d'ensemble pour les matériels d'artillerie, pièces, caissons et tracteurs, mais elle ne sera jamais généralisée.**

Insigne fantaisie d'automobiliste, du même style que celui porté par notre conducteur.
(Coll. F. Vauvillier)



Fin 1915 **Ce tracteur Panhard K 11 immatriculé 1 79 a été photographié dans le Pas-de-Calais en septembre 1915. Dans les dernières fabrications, le K 11 sort d'usine avec une caisse bâchée élaborée. À l'avant de la bâche, un orifice renforcé d'un gros œillet en cuir permet le passage de l'écouvillon en position de transport.**
(Coll. F. Vauvillier)

Tracteurs Panhard K 11 et K 13

	K11 *(35 HP)*	**K13** *(28 HP)*
Type :	T4L-KT	SK4F-KU
Moteur :	Panhard 4 cylindres 125 x 150 de 7 363 cm³ 44,7 ch à 1 000 tours/mn	Panhard 4 cylindres SS 105 x 140 de 4 849 cm³ 38 ch à 1 000 tours/mn
Poids à vide :	5 500 kg	5 000 kg
Poids en charge :	8 000 kg	7 000 kg
Empattement :	3,32 m	3,00 m
Voie :	1,45 m	1,40 m
Roues :	1010 x 120	1000 x 120

Le Panhard K 13 : un tracteur léger

Le prototype de ce nouveau modèle moins puissant — il a participé au concours de mars 1914 dans la catégorie des *tracteurs légers* — se voit classé 28 HP selon la formule des Mines, au lieu des 35 HP de son prédécesseur immédiat.

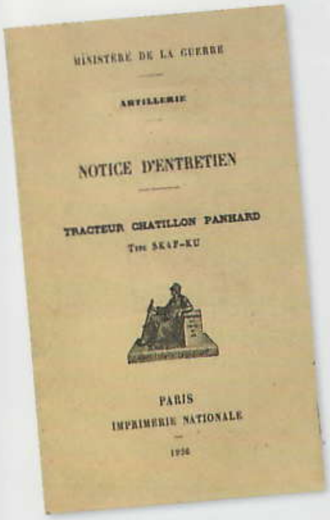
Le K 13, pourvu d'un moteur bien classique chez Panhard, le SK4F de plus faible cylindrée (4,8 litres) et *sans soupape* (SS) selon la célèbre formule développée par le constructeur de la Porte d'Ivry, a pour autres particularités son châssis plus court et son treuil déplacé à l'arrière. Le premier tracteur K 13 de la production de guerre est présenté aux essais militaires en juillet 1915, puis les exemplaires de série sortent de la Porte d'Ivry à partir de septembre 1915, à destination des groupes d'artillerie lourde à tracteurs.

Dans son histoire de l'ALT, le général Wilmet y fait curieusement référence comme du *Panhard 25 HP sans soupape* (lui retirant trois chevaux-vapeur), et le classe, comme il se doit, parmi les *tracteurs légers*, au même titre que le Jeffery 30 HP américain arrivé en mai 1915, réservant la qualité de *tracteurs lourds* aux Panhard 35 HP (K 11), Latil TH (quelques exemplaires), et surtout au duo de choc Latil TAR et Renault EG.

Aux usines Panhard, le K 13 remplace le K 11 sur les chaînes, avec une rupture dans la fabrication entre février et août 1915. Cette substitution de types n'est pas seulement d'ordre industriel et technique, elle a une raison militaire : dans la catégorie des *tracteurs lourds*, les Latil TH puis TAR (40 HP) et Renault EG (50 HP) se sont imposés à l'épreuve de la guerre face aux premiers Panhard, et ceux-ci ont vite été considérés comme insuffisants, d'où leur abandon.

Or il reste à pourvoir la catégorie des *tracteurs légers*, destinés aux matériels d'artillerie dont le tonnage ne justifie pas l'emploi de moteurs de 40 ou 50 HP. L'artillerie fixe son choix, on l'a vu, sur un modèle d'origine américaine facilement disponible, le Jeffery (puis Nash) Quad, qui sera présent en nombre dans l'ALT en 1916. Mais, comme pour les tracteurs lourds, il est intéressant pour les tracteurs légers de doubler les approvisionnements avec un modèle à venir de l'industrie nationale, d'où le lancement en série du Panhard K 13.

En 1918, les tracteurs Jeffery et Nash sont mutés massivement à l'artillerie portée (canons de 75) mais les K 13 paraissent être restés dans l'ALT. Quoi qu'il en soit, le Panhard K 13 demeure moins saillant que les autres modèles cités : il en est produit 46 en 1915, 72 en 1916, 364 en 1917 et 210 en 1918. En comptant les deux ultimes exemplaires sortis en 1919, sa production totale s'élèvera à 694 exemplaires. ■



MINISTÈRE DE LA GUERRE

ARTILLERIE

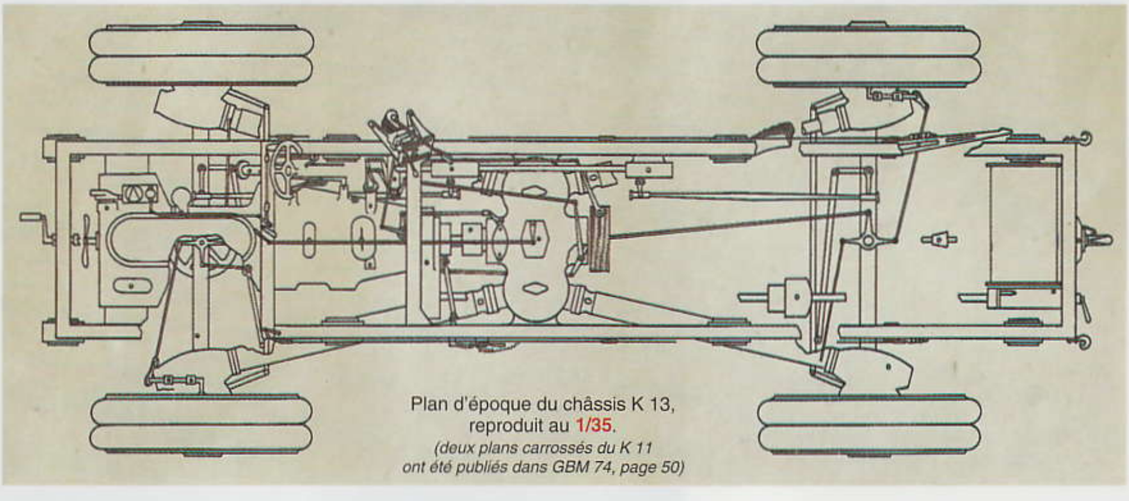
NOTICE D'ENTRETIEN

TRACTEUR CHATILLON PANHARD
Type SK4F-KU

PARIS
IMPRIMERIE NATIONALE
1926

Notice du tracteur léger Panhard K 13 (type SK4F-KU selon la désignation constructeur), dont la date d'édition, 1926, montre que ce véhicule est resté tardivement en service.

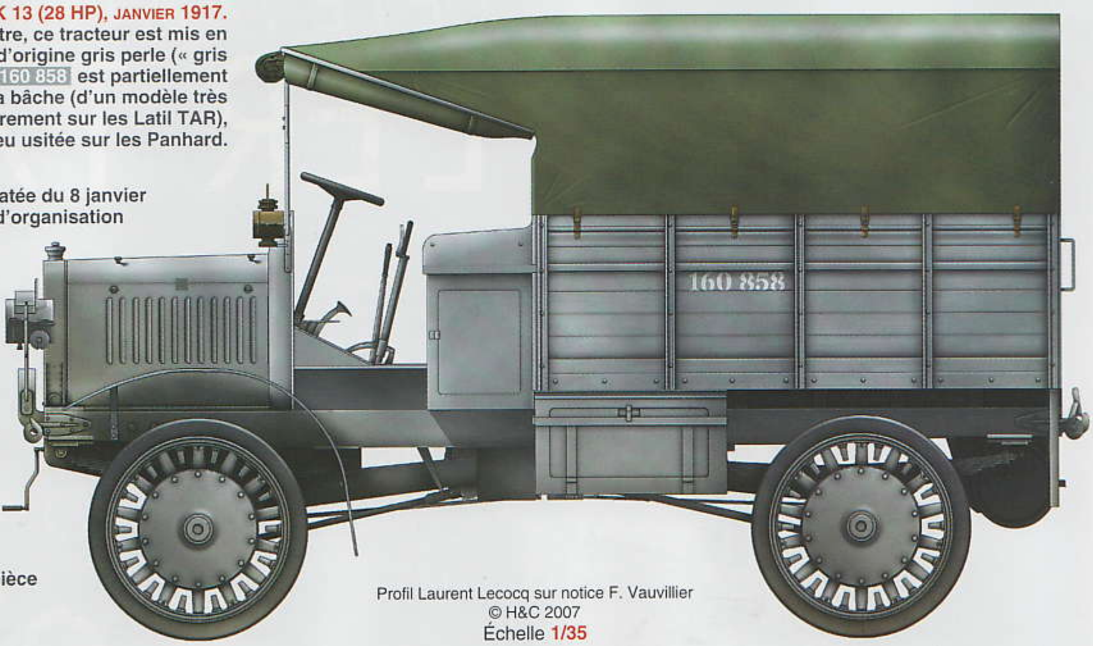
Extrait de cette notice, le plan du châssis. Le K 13 possède un empattement raccourci et le treuil est déplacé à l'arrière. *(Coll. F. Vauvillier)*



Plan d'époque du châssis K 13, reproduit au 1/35.
(deux plans carrossés du K 11 ont été publiés dans GBM 74, page 50)

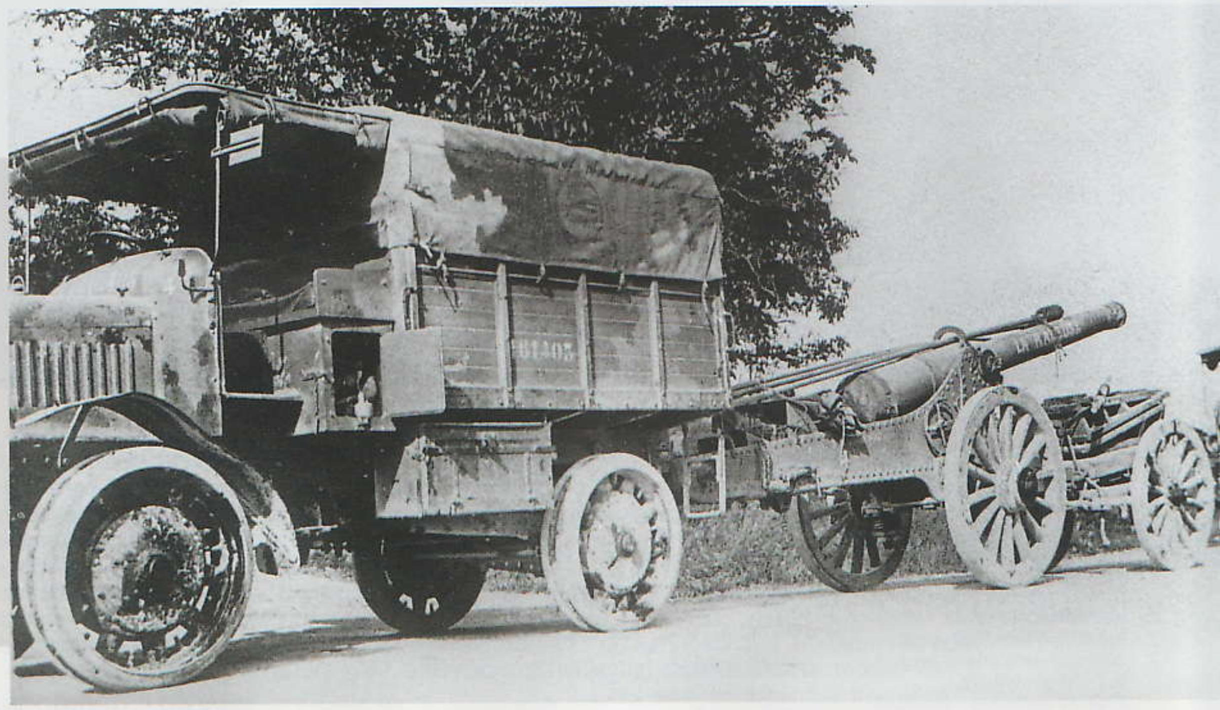
Tracteur Panhard K 13 (28 HP), janvier 1917.
Tiré de la photographie page ci-contre, ce tracteur est mis en service aux armées dans sa livrée d'origine gris perle (« gris artillerie »). Son immatriculation 160 858 est partiellement supposée. La forme particulière de la bâche (d'un modèle très usuel sur les Renault EG et plus rarement sur les Latil TAR), semble avoir été peu usitée sur les Panhard.

1917 Cette somptueuse photo-carte datée du 8 janvier 1917 a été expédiée de Saint-Maur (centre d'organisation de l'ALT) par le canonnier Villain, de la 3^e^ pièce, 3^e^ batterie du II/89^e^ RALT. Elle permet de bien distinguer le Panhard K 13 de son prédécesseur le K 11. Les détails de carrosserie sont assez différents : par exemple l'auvent, au lieu d'être plat, forme un galbe. Mais l'élément le plus flagrant est le déplacement du treuil, désormais à l'arrière (invisible ici). D'autre part, le radiateur descend plus bas sur le K 13, et le logotype de calandre est flanqué des lettres S S (sans soupapes). Ce document montre aussi un modèle de carrosserie jusqu'alors inconnu sur tracteur Panhard, avec la bâche recouvrant le poste de conduite. Si le tracteur est peint en gris artillerie, la pièce qu'il remorque, un 155 long modèle 1877 de Bange, a été artistiquement camouflée.
(Coll. P. Touzin)

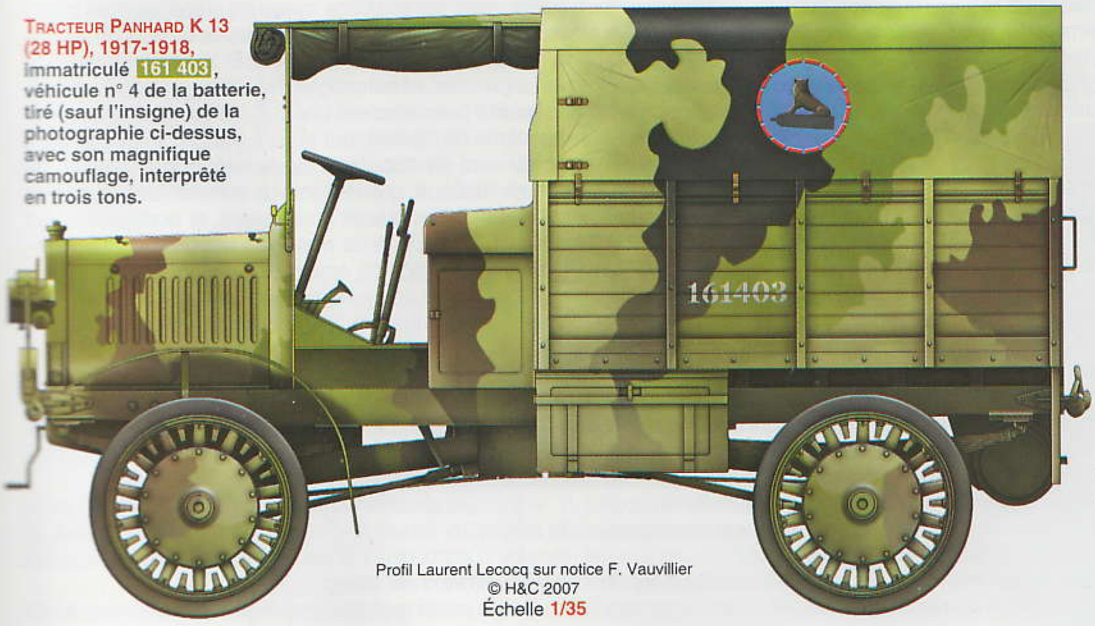


Profil Laurent Lecocq sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

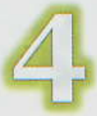
1917-1918
Ce Panhard K 13 (28 HP) immatriculé 161 403 remorque « *La Raleuse* », une pièce de 155 long de Bange modèle 1877 à tube 1916 (anneau de levage transversal). Nous avons ici un cas de traction directe au crochet d'attelage, sans l'intermédiaire de l'avant-train du canon, attelé derrière en tant que porte-accessoires (glissière de crosse, coins de recul, etc.). Sur le tracteur, un splendide camouflage a fait son apparition (c'est une mesure d'ensemble pour les matériels de l'artillerie, pièces, caissons, tracteurs et camions, mais elle ne sera jamais généralisée : ici, la pièce est en gris perle). Et sur la bâche figure, en gros, l'insigne du groupe. Cet insigne est, malheureusement, non identifié, et la photographie ne permet pas de distinguer de quoi il s'agit exactement.
(Coll. F. Vauvillier)



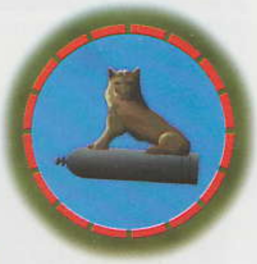
Tracteur Panhard K 13 (28 HP), 1917-1918, immatriculé 161 403, véhicule n° 4 de la batterie, tiré (sauf l'insigne) de la photographie ci-dessus, avec son magnifique camouflage, interprété en trois tons.



Profil Laurent Lecocq sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35



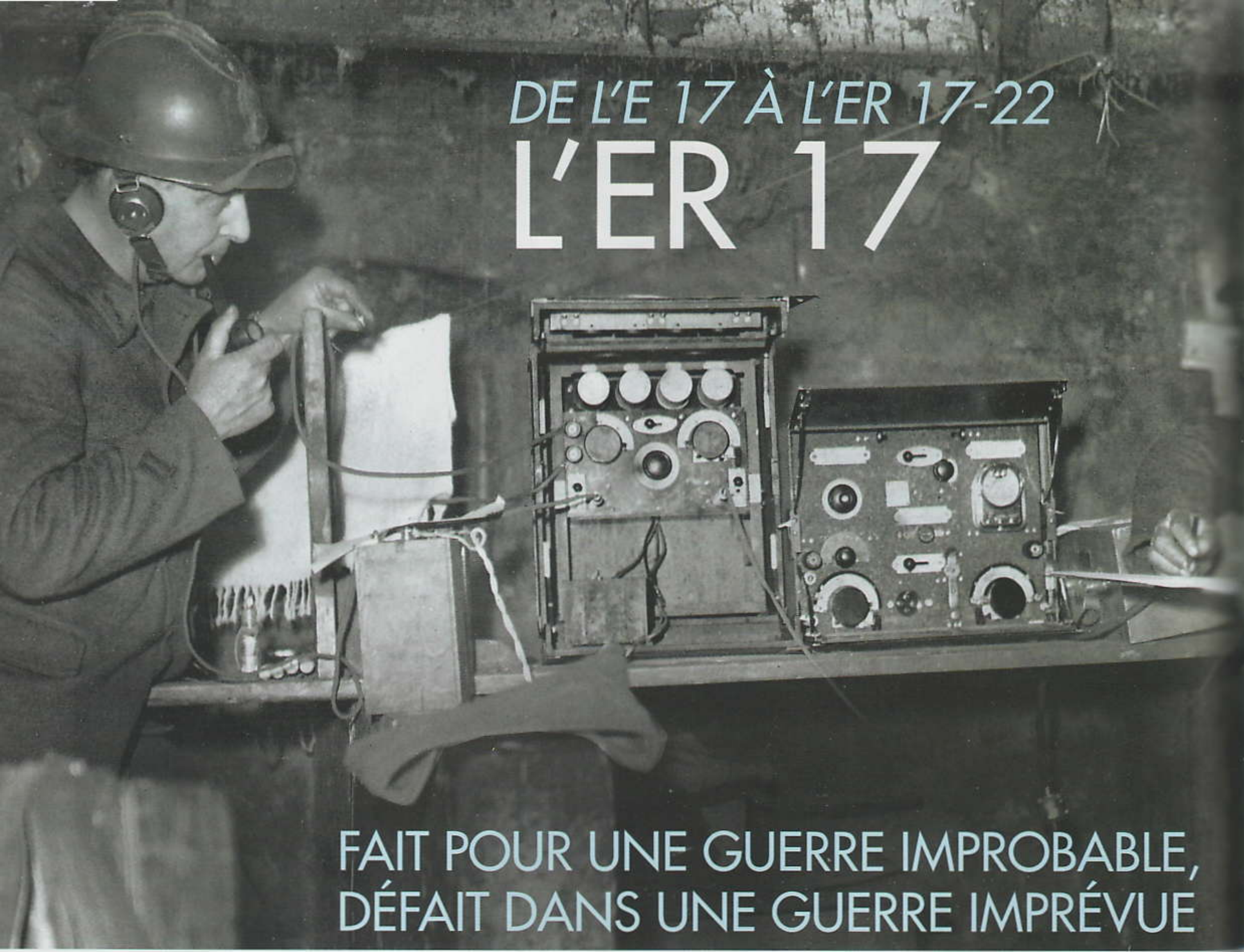
Détail du chiffre peint sur l'auvent, à gauche.



Insigne du III/90^e^ RALT
Plutôt que d'élucubrer sur la nature de l'insigne indiscernable sur la photo, nous proposons celui-ci, dont le dessin est exact mais les couleurs supposées. Il ne serait pas illogique que ce groupe de 155 long de Bange tardivement formé (avril 1917) ait été doté de Panhard K 13, car ce modèle de canon ne dépasse pas 5,7 tonnes.

DE L'E 17 À L'ER 17-22

L'ER 17



FAIT POUR UNE GUERRE IMPROBABLE, DÉFAIT DANS UNE GUERRE IMPRÉVUE

Au PC d'un bataillon au 4e RIC (8e DIC, armée des Alpes), le poste de TSF a été installé dans une grange, photo de presse datée du 30 mai 1940. Nous voyons côte à côte, suivant l'association usuelle, le poste R 11 *(à gauche)*, pour l'écoute de l'avion, et l'ER 17 (ici du modèle 1933) pour les communications avec le PC régimentaire. L'ER 17 constitue l'ossature du système de transmissions radio de la division d'infanterie.
(Coll. F. Vauvillier)

Aimé Salles

chef de projet
IRMA
(Inventaire Radios Militaires Anciennes)
irmaproject@free.fr

La France possède en 1918 le meilleur matériel de transmissions du monde. Mais, pour les liaisons internes de la division d'infanterie, elle va se reposer trop longtemps sur ses lauriers. Autopsie d'un matériel inadapté à la guerre nouvelle.

Dans la France victorieuse mais épuisée de 1919, l'état est sans le sou, toute son économie tendue vers la guerre est à reconvertir et le quart nord-est du pays est à reconstruire. Puis, dans les années vingt, si les tensions internationales restent fortes et que la France continue d'être engagée dans des opérations militaires — au Maroc et en Syrie —, il est clair qu'elle n'est plus menacée sur son territoire. D'ailleurs l'ensemble du pays et la communauté internationale (la SDN prône le désarmement et en 1928 la guerre sera déclarée hors-la-loi par le pacte Briand-Kellog signé à Paris par 64 nations) n'aspirent qu'à la paix. Dans un tel contexte, les crédits accordés aux développements de nouveaux matériels ne peuvent qu'être parcimonieux.

En outre, l'amélioration du matériel de transmission français — le meilleur du monde à l'issue de la Première Guerre mondiale, soulignons-le — n'est nullement prioritaire. D'ailleurs les équipes qui seraient aptes à concevoir ces matériels ont perdu, du fait de la démobilisation, les nombreux « savants » qui avaient permis, sous la conduite du général Ferrié, la réussite du programme de guerre. Ces équipes ne constituent plus qu'une petite subdivision du génie.

Et quand bien même les moyens existeraient, il serait hors de question de remettre en cause, pour l'organisation des transmissions, les concepts ayant conduit à la victoire : « *un régiment d'infanterie se déploie sur un front défensif de 2 km maximum, un bataillon attaque sur un front maximal de 700 m...* ». Dans ces conditions, seule une *rénovation technologique* des matériels existants pourrait être envisagée. L'armée française s'engage dans une période de conservatisme dont elle ne sortira — timidement — que durant les années trente, et ceci ne contribuera pas au développement de la radio.

1925 : demandez le programme Ferrié

Pourtant, les solutions mises en place pour les transmissions des niveaux les plus élevés à base de postes à ondes entretenues E 3, E 10 et E 13 ont largement fait leurs preuves, et les progrès techniques réalisés depuis la guerre permettraient une refonte totale des communications de l'avant, qui en ont besoin. En effet, elles continuent de s'appuyer sur le téléphone (avec fil) ou même l'optique, qui restent vus comme les moyens de communication idéaux pour l'avant, et accessoirement sur la TSF équipée de matériels obsolètes, TPS (télégraphie par le sol) ou émetteurs à étincelles.

Faute d'être en mesure de se lancer dans un renouvellement complet, le ministère de la Guerre crée en 1922 une commission — cela ne coûte pas cher — dont la présidence est confiée au général Ferrié.

Cette commission donnera naissance, le 2 février 1925, à une proposition de programme de développement qui suggère l'abandon de la TPS[1], et surtout préconise le développement de postes nouveaux :

– « *un poste radiotélégraphique 100 à 200 m pour la liaison du bataillon d'infanterie avec le régiment, le groupe d'appui direct et les bataillons voisins. Son poids sera de l'ordre de 35 kg* » ;

– « *un poste radiotélégraphique d'une portée de 10*

à 15 km pour relier la DI, l'ID, le CRA, les RI, l'artillerie et le GRDI (en marche) » (ce sera l'**ER 12**) ;

– « *un poste pour chars de combat* » ;

– deux postes pour les divisions de cavalerie ;

– quatre postes pour l'aviation.

Dès le départ des études, les artilleurs font valoir le fait que la transmission des informations à traitement immédiat issues des observatoires n'est pas adaptée à la télégraphie, mais nécessite la téléphonie. Ensuite, du côté de l'infanterie, il s'avère que les commandants de compagnie ne peuvent se satisfaire, avec leurs sections, d'un matériel aussi lourd et qui par ailleurs ne fonctionne pas en téléphonie. Le programme initial donnera donc lieu, pour sa première requête, au développement de trois appareils différents :

– l'**E 17**[2] pour le réseau de RI et celui de l'artillerie divisionnaire ainsi que la liaison point à point infanterie-artillerie ;

– l'**E 22**[2] pour la liaison point à point entre le groupe d'artillerie et son observatoire et pour des liaisons particulières avec l'avant (bataillon, etc.) ou entre observatoires ;

– l'**ER 40** pour les liaisons en point à point à la demande au sein du bataillon d'infanterie.

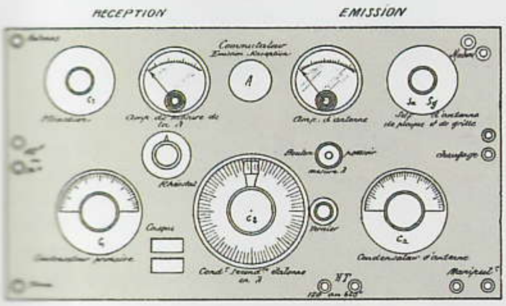
Un aperçu de la famille des « 17 »

Les postes « 17 », seront développés au rythme mais surtout à la hauteur des faibles budgets accordés.

Une première réalisation, l' **E 17** est disponible dès 1926. Ce matériel, issu d'une version initiale créée dès 1924, est encore rudimentaire et au nombre d'options offertes (sources d'alimentation, types de tubes, types d'antennes, etc.) et des combinaisons qui en découlent, il est bien peu industrialisé. Il jette néanmoins les bases de ce qui deviendra l'ER 17.

L' **ER 17** est l'aboutissement du programme de 1925. Il est connu sous le nom de plusieurs modèles successifs (1930, 1931, 1933, 1934 ?). Nous ne retiendrons dans cette étude que les modèles 1931 et 1933 qui présentent des différences significatives et autour desquels se déclinent les autres modèles sur des détails peu significatifs. C'est ce matériel qui sera, dans cette famille, produit en grande quantité et qui, à l'exclusion de tout autre, équipera dans les fonctions qui lui étaient initialement destinées les divisions d'infanterie françaises jusqu'à l'armistice de juin 1940.

L' **ER 17-22** est lancé dans le cadre du programme de renouvellement des matériels qui s'est déroulé tout au long des années trente. Priorité étant donnée alors aux matériels destinés à la cavalerie et aux DLM, le matériel d'infanterie ne sera pris en compte que très tardivement en 1938, si tard d'ailleurs qu'ER 17-22 et ER 41 ne seront pas disponibles avant l'armistice. L'ER 17-22 est, comme tous les appareils de cette dernière génération, un poste moderne qui aurait été en mesure de remplacer efficacement l'ER 17 et l'ER 22.



Emetteur-récepteur E 17 (1926)
Détail de la face avant.

Description de l'E 17

Ce premier appareil sorti un peu hâtivement du bureau d'études de l'ECMRM (établissement central du matériel de la radiotélégraphie militaire) répond pour l'essentiel au cahier des charges du programme de 1925. Il est cependant pénalisé par l'absence de choix clair quant à la technologie des tubes qui l'équipent. La volonté des concepteurs d'offrir le choix d'équiper le poste « *à puissance maximum* » de tubes éprouvés du type TM ou « *à puissance réduite* » des tubes de conception récente à plus faible consommation, conduit à une unité collective du type « usine à gaz » mettant en jeu plusieurs sources d'alimentation incompatibles entre elles. Parmi celles-ci, on note une nouveauté : les piles amorçables. Ces piles amorçables à l'eau présentent l'avantage de pouvoir être conservées avant usage beaucoup plus longtemps que les piles sèches.

Le schéma de l'E 17 annonce celui de l'ER 17, mais il s'en distingue sur deux points majeurs :

- une puissance d'émission plus grande qui sera jugée à l'expérience trop importante pour permettre une cohabitation « harmonieuse » entre les réseaux voisins (trois tubes TM en parallèle dans l'E 17 au lieu de deux pour l'ER 17) ;
- un dispositif de mesure de la longueur d'onde de l'émetteur sans doute un peu imprécis mais très efficace.

Le panneau avant est sobre (à l'exception des prises multiples pour le raccordement des sources d'alimentation multiples). À gauche se trouvent les commandes du récepteur, à droite celles de l'émetteur et au centre le commutateur « émission/réception » ainsi qu'un vernier étalonné en longueurs d'ondes.

Ce vernier a deux fonctions. Il assure d'abord l'accord du circuit secondaire du récepteur. Ce même circuit secondaire est utilisé aussi en ondemètre en position émission. La longueur d'onde de l'émetteur est obtenue en appuyant sur le bouton poussoir « mesure de Ï » et en tournant le vernier pour obtenir la déviation maximum de l'ampèremètre « mesure de Ï ». Celle-ci étant obtenue, la longueur d'onde d'émission peut être lue sur le vernier. Ce dispositif est reconduit de l'E 13 sur lequel il assure la même fonction.

Le récepteur est alimenté par des piles.

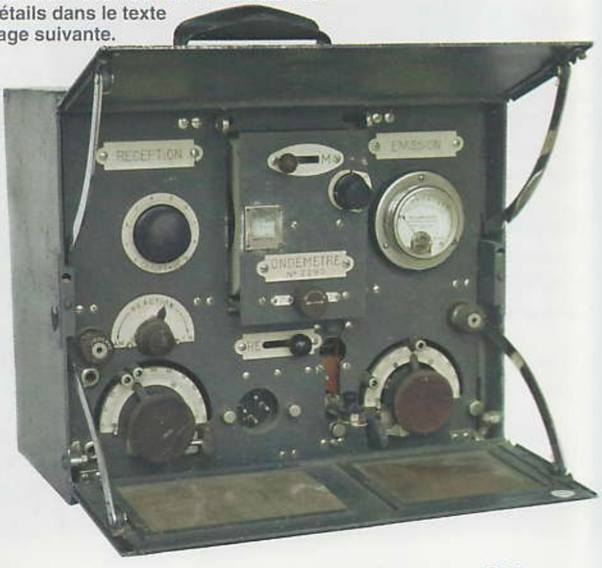
Lorsque l'émetteur est utilisé à « puissance maximum », il est alimenté soit par une machine à main Ragonot à deux manivelles, soit par cette même génératrice entraînée par moteur léger 3/4 HP, soit enfin par groupe électrogène 20 Vcc 3/4 HP alimentant un convertisseur 20 Vcc/450 Vcc (la basse tension, BT, est fournie dans ce dernier cas par une batterie).

À « puissance réduite », il est alimenté, soit par une machine à main Guernet à manivelle (avec accumulateur en tampon sur la BT), soit par des piles amorçables.

Description de l'ER 17

C'est donc cinq ans après le lancement du programme que le premier modèle de ER 17, le modèle 1930, est enfin disponible. Il ne constitue pas une révolution puisqu'il reprend les principes éprouvés des appareils de 1918 (schéma très comparable à un E 13). Il

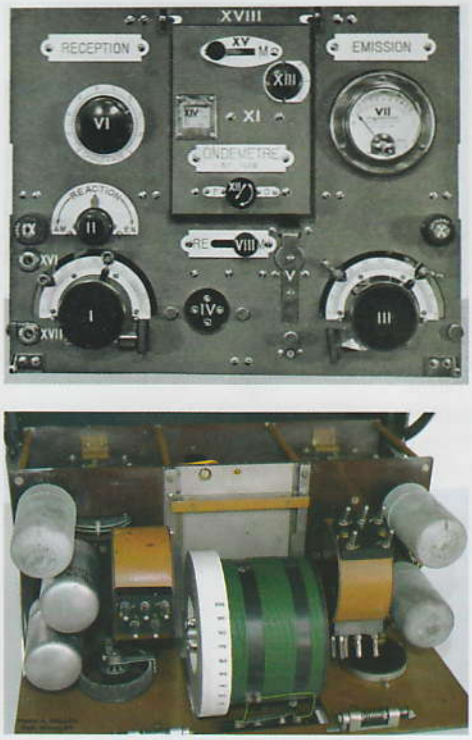
Emetteur-récepteur ER 17 modele 1931
Détails dans le texte page suivante.



Notes

1. Bien des transmetteurs continueront cependant à se former sur ces matériels TPS durant les années trente.

2. La désignation avec la seule initiale **E ...** reste utilisée jusqu'au début des années trente pour désigner des appareils qui peuvent être aussi bien des émetteurs seuls que des récepteurs ou des émetteurs-récepteurs. Par la suite la désignation **E**, **R** ou **ER** permettra de faciliter l'identification.



Emetteur-récepteur ER 17 modèle 1931
Vue de la face avant
(légendes page ci-contre)
et vue intérieure, détails dans le texte ci-contre.

fonctionne il est vrai sur ondes courtes, mais faut-il rappeler que des amateurs avaient réalisé dans une même gamme, et ce dès 1923, une liaison bilatérale entre les États-Unis et la France, que d'autre part son prédécesseur l'E 17 fonctionnait déjà dans la même bande en 1926 (la marine disposait dès 1925 d'un poste E 20 dans une gamme encore plus basse). La seule réelle innovation porte sur l'utilisation d'une lampe nouvelle, la TM 2 : il en utilise cinq (trois pour la réception et deux pour l'émission). Cette triode universelle a une consommation plus faible que la TM (320 mW pour la TM 2, 800 mW pour la TM) et est bien protégée contre l'effet dit « pick-up » ou « de cloche » (bruit désagréable à l'écoute provoqué par les vibrations du filament du tube). L'enveloppe en verre de la lampe est en effet doublée par une enveloppe métallique assurant blindage. L'espace entre les deux enveloppes est rempli par un feutre réduisant les vibrations. En revanche, cet appareil brille — bien que la suite de cet article modulera à plusieurs reprises ce jugement — par une « mise en boîte » assez réussie qui marque une étape significative.

Description du poste

Cette mise en boîte est d'ailleurs caractéristique des appareils du type ER 12 et ER 22 issus du même programme. Il s'agit d'une réelle et première tentative de normalisation, d'abord dans la présentation, visant à réduire le coût des études, mais aussi le temps de prise en main par les opérateurs de l'ensemble de ces appareils, ensuite des composants mécaniques ou électriques pour réduire le coût de production.

Sans doute soumis à des contraintes de transport plus sévères que l'ER 12 et l'ER 22 dont les boîtiers sont en bois renforcé par des cornières métalliques, l'ER 17 se présente sous la forme d'un boîtier en duralumin. Ce boîtier qui n'est pas étanche (pas même au ruissellement), est muni d'une poignée sur le dessus pour son transport, et s'ouvre sur l'avant par deux volets. Le volet supérieur forme auvent, alors que le volet inférieur est utilisé comme tablette (il supporte le tableau d'étalonnage et le tableau de repérage des réseaux auxquels le poste peut être intégré).

La platine avant pivote après pression sur deux verrous et donne accès aux organes internes du poste pour sa maintenance mais aussi, ce qui est moins bien, dans certains cas pour son exploitation. La disposition des organes sur la face avant est conçue avec soin. À droite se trouvent les organes d'émission, à gauche ceux de réception et au centre un tiroir ondemètre monté sur glissières, un commutateur « RE-EM » (émission/réception), un manipulateur extractible et une prise d'alimentation à quatre broches.

Les commandes de réception en face avant comprennent de bas en haut, un réglage de la tension de chauffage des tubes, un réglage de la réaction et enfin le réglage de la longueur d'onde. Ce dernier réglage fait appel à un vernier à deux vitesses entraînant une aiguille sur un cadran en demi-lune gradué de 0 à 100. Ce vernier peut être bloqué, une fois le réglage réalisé. Deux index peuvent être déplacés et bloqués sur le cadran pour repérer deux longueurs d'ondes préréglées.

Côté émission, c'est encore plus simple, au moins en apparence, puisque ne sont présents qu'un vernier de réglage de la longueur d'onde (d'un modèle identique à celui de la partie réception) et au-dessus un galvanomètre rond permettant le réglage de la longueur d'onde de l'émetteur sur celle affichée à l'ondemètre. À partir du modèle 1933, un galvanomètre de type carré permet en outre de mesurer les tensions d'alimentation du poste (trois échelles de mesure accessibles par poussoirs : « 5 V » pour la BT, « 150 V » pour la HT réception, « 300 V » pour la HT émission).

Le tiroir ondemètre est un bloc indépendant. Il s'agit d'un circuit oscillant passif à longueur d'onde variable qui a été étalonné pour le poste dans lequel il est intégré. Il permet de régler l'émetteur et le récepteur sur une longueur d'onde donnée.

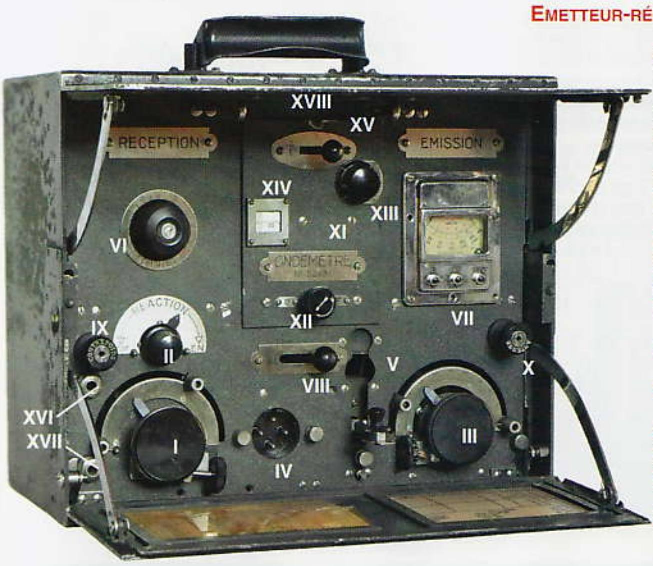
Tableau comparatif des caractéristiques des ÉMETTEURS-RÉCEPTEURS de la famille « 17 ».

	E 17	**ER 17**	**ER 17-22**
Emetteur			
Architecture	auto-oscillateur	auto-oscillateur	pilote et ampli. HF
Gamme	100 à 200 m	120 à 220 m (gradué 0-100)	60 à 280 m (gradué en m)
Sous-gammes	*néant*	(modèle 1931 seulement) 120-148, 138-180, 168-220 m par déplacement self interne	60-130, 130-280 m commutation en face avant
Mode	A1	A1	A, A3
Modulation	*néant*	*néant*	sur grille d'arrêt
Tubes	3 x TM ou 3 x E-1 (faible consommation) montés en //	2 x TM2 montés en //	2 x PC 03/11 ou R 211
Self d'accord antenne		(Mle 33 seulement) à 9 positions commande interne au poste	à 11 positions commande en face avant
Alimentation basse tension	6/4 V puissance max./réduite	4 V	2 V
Alimentation haute tension	Puissance max : 320/450/500 V	250 V	350 V
Puissance alimentation (plaque)	18 W	12,5 W	14 W
Récepteur			
Architecture	détectrice à réaction suivie de 2 étages basse fréquence	détectrice à réaction suivie de 2 étages basse fréquence	superhétérodyne : oscillateur, mélangeur, 1 étage MF (500 kHz), 1 étage BF
Gamme	100 à 200 m (gradué en m)	120 à 220 m (gradué 0-100)	60 à 280 m (gradué en m)
Sous-gammes	*néant*	120 à 168 m et 168 à 220 m par déplacement self interne	60-130, 130-280 m commutation en face avant
Tubes	3 x TM ou radio micro faible consommation	3 x TM 2	5 x 1E5MG ou R209
Alimentation basse tension	4 V	4 V	2 V
Alimentation haute tension	Tubes TM : 40 ou 80 V Tubes micro : 80 V	120 V	120 V
Ensemble			
Fonctionnement	à l'alternat	à l'alternat	à l'alternat
Ondemètre	le récepteur fait fonction	module indépendant	le récepteur fait fonction
Antenne réglementaire	unifilaire horizontale 8 m perches de 2, 4 et 7 m	unifilaire horizontale 10 m perches réglables de 1,3 à 2,5 m	verticale, hauteur maximum de 4,2 m (7 éléments)
Contrepoids	3 fils isolés de 10 m sur le sol	câble isolé de 12 m sur le sol	câble de 10 m sur le sol
Portées	Variable suivant options (tubes, alimentation, hauteur antenne, ..)	15 km max. avec antenne à 2,5m	8 km en A3, 16 km en A1
Dimensions l x h x p	450 x 335 x 200 mm	350 x 340 x 185 mm	370 x 350 x 210 mm
Poids poste seul	12 kg	11,5 kg	12 kg
Poids unité collective	?	61,5 kg (57,3 Mle 34) en 4 charges	38,5 kg

Des « creux » et des « tocs »

Le circuit ondemètre fonctionne par « absorption d'énergie ». Lorsque le circuit oscillant de l'oscillateur de l'émetteur est en résonance avec celui de l'ondemètre, l'absorption est maximum. Ce maximum est détecté par un minimum de déviation du galvanomètre. En réception, le principe est identique avec l'oscillateur du

EMETTEUR-RÉCEPTEUR ER 17 MODELE 1933



PANNEAU AVANT
(légendes s'appliquant au modèle 1931 et au modèle 1933)
I. Condensateur d'accord réception
II. Réaction (condensateur)
III. Condensateur d'accord émission
IV. Fiche d'alimentation
V. Manipulateur (repliable)
VI. Rhéostat de chauffage
VII. Milliampèremètre *(et voltmètre sur le mle 1933)*
VIII. Commutateur émission - réception
IX. Borne terre ou contrepoids
X. Borne antenne
XI. Ondemètre
XII. Verrouillage de l'ondemètre
XIII. Commande du condensateur d'ondemètre
XIV. Tambour gradué du condensateur d'ondemètre
XV. Clé « mesure » - « travail »
XVI et XVII. Jack téléphone
XVIII. Pinces de fermeture du panneau avant.

RECEPTION
EMISSION
ONDEMETRE
REACTION

ER 17 MODELE 1933
Variante de fabrication

récepteur, à un moment donné lorsque la longueur d'onde de l'oscillateur devient proche de celle de l'ondemètre, l'absorption par l'ondemètre devient telle qu'il se produit un décrochage de l'oscillateur qui se manifestant par un « toc » à l'écouteur, si on continue à décaler cet accord l'oscillateur redémarre (ou raccroche) ce qui se manifeste par un nouveau « toc ». L'accord des deux circuits est au milieu des deux « tocs » ! Tout cela est déjà d'une grande simplicité, reste que pour que ces mesures soient « précises », les deux circuits (celui de l'ondemètre et celui de l'émetteur ou du récepteur) doivent être très peu couplés. Ceci revient à dire en pratique qu'il faut sortir le tiroir de l'ondemètre au maximum pour obtenir un couplage « lâche » mais pas trop pour voir le galvanomètre dévier ou entendre les tocs !

Tout n'est pas malheureusement aussi simple car les balayages de l'ensemble de la gamme de longueurs d'ondes en émission et en réception ne peuvent être obtenus par la simple manœuvre des verniers émission et réception. Pour cela, il faut intervenir à l'intérieur du poste.

Dans les modèles 1931 et 1933, la gamme complète de réception est couverte en deux sous-gammes par deux jeux de bobines. Ces jeux sont contenus dans un boîtier unique muni de deux sabots à broches. Le sabot correspondant à la sous-gamme souhaitée est embroché sur le châssis du poste.

En ce qui concerne l'émission, seul le modèle 1931 nécessite une opération similaire à la réception. La gamme complète étant couverte en trois sous-gammes par trois jeux de bobines dans un même boîtier muni dans ce cas de trois sabots à broches. En revanche, le modèle 1933 dispose d'une self d'accord d'antenne pouvant prendre neuf positions qui sont à sélectionner au moyen d'un commutateur à plots situé sur le châssis.

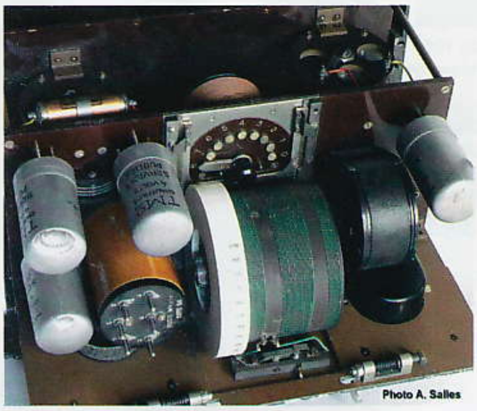


Photo A. Salles

EMETTEUR-RÉCEPTEUR ER 17 MODELE 1933
Vue intérieure, détails dans le texte.

S'il est vrai que ces opérations peuvent être le plus souvent anticipées et réalisées « au repos », l'ouverture d'un châssis en campagne présente de nombreux risques qui auraient pu être évités par la pose d'un simple commutateur en face avant, au moins pour les derniers modèles.

Description de l'alimentation

Le poste peut être alimenté :

- soit par une boîte machine à main (13 kg équipée) ;
- soit en mode secours par une boîte à piles en duralumin (11,5 kg équipée) ; dans ce cas, le poste n'est pas alimenté aux tensions maxima et sa puissance, d'émission en particulier, est réduite.

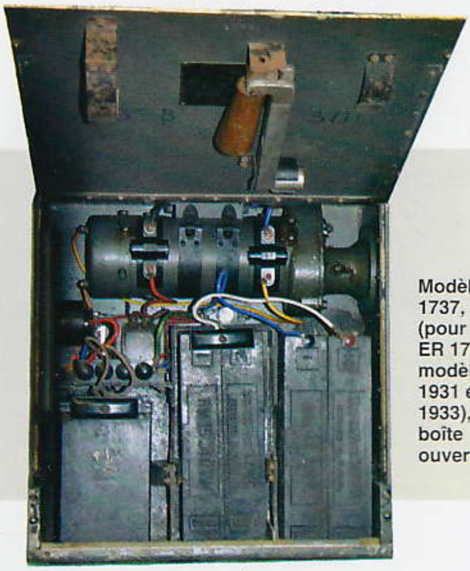
Il existe deux types de **machine à main** portant respectivement les références 1514 et 1737. Elles sont fonctionnellement identiques (initialement la génératrice du modèle 1737 était équipée de balais en alliage or-argent !). La machine est animée par une seule manivelle. La boîte (280 x 130 x 300 mm, 13 kg) comprend :

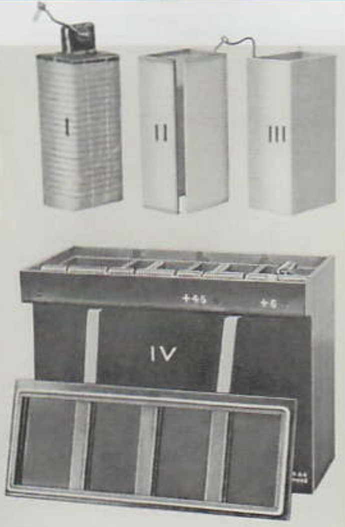
- une dynamo à deux collecteurs fournissant la haute tension (250 V) nécessaire à l'émetteur et la basse tension (5 V) nécessaire au chauffage des tubes ;
- un accumulateur de 4 V (avec disjoncteur) en tam-

BOITE D'ALIMENTATION (MACHINE À MAIN) TYPE ER 17

Modèle 1737, fermé. On voit sur le côté le trou pour la manivelle.

Modèle 1514 (pour ER 17 modèle 1930).

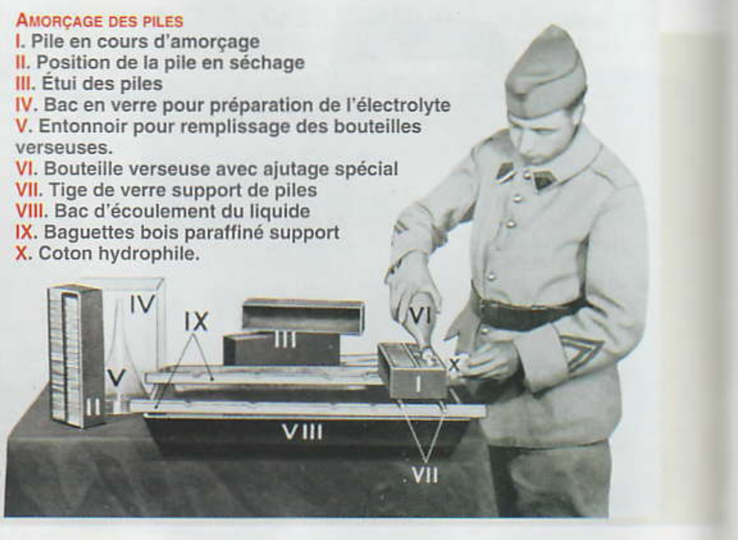

Modèle 1737, (pour ER 17 modèle 1931 et 1933), boîte ouverte.



LES PILES

I. Positif de pile
II. Galette immobilisatrice de pile
III. Zinc de pile
IV. Bac de pile

Deux modèles de piles amorçables RM 15-40 et RM 15-80 utilisées pour l'alimentation de l'ER 17 en réception. *(Photo J.-J. Legoux)*



AMORÇAGE DES PILES

I. Pile en cours d'amorçage
II. Position de la pile en séchage
III. Étui des piles
IV. Bac en verre pour préparation de l'électrolyte
V. Entonnoir pour remplissage des bouteilles verseuses.
VI. Bouteille verseuse avec ajutage spécial
VII. Tige de verre support de piles
VIII. Bac d'écoulement du liquide
IX. Baguettes bois paraffiné support
X. Coton hydrophile.

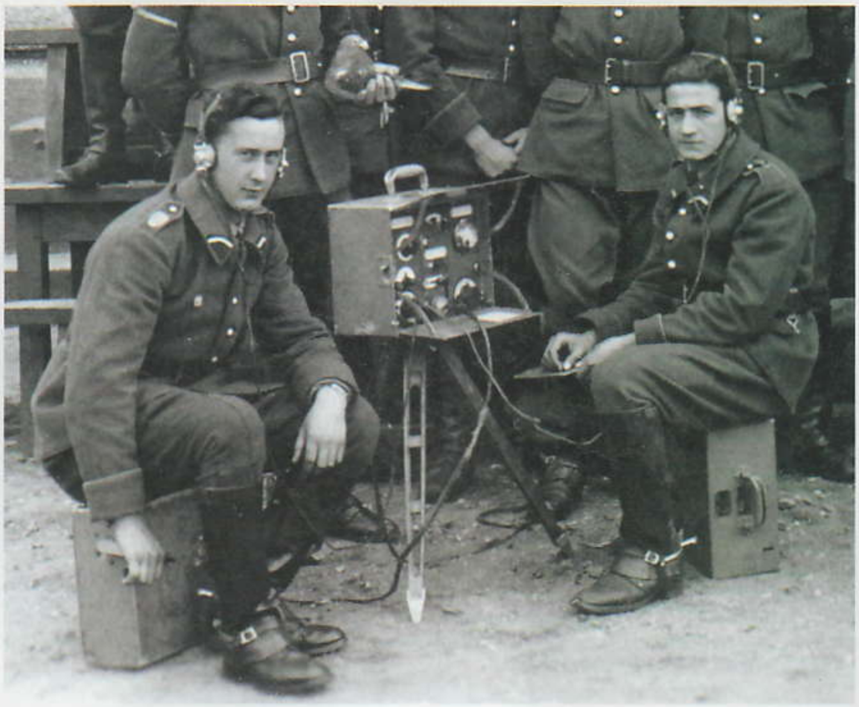
pon sur la sortie « chauffage » de la dynamo pour régulariser le courant de chauffage à l'émission (machine tournant) et produire le courant de chauffage lorsque le poste est en réception (machine à l'arrêt) ;

- deux piles amorçables de 40 et 80 V mise en série et fournissant la haute tension nécessaire au récepteur et aussi à l'émetteur en phase de réglage.

La **boîte à piles** (340 x 160 x 200 mm, 11,5 kg) est équipée :

- d'une pile amorçable de 150 V pour la haute tension de l'émetteur avec prise intermédiaire de 75 V pour la haute tension du récepteur ;
- d'une pile amorçable dite de 4 V mais équipée de prises intermédiaires 4,5 V, 6 V et 7,5 V pour l'alimentation des filaments. Lorsque la pile est neuve, la fiche de raccordement est placée sur la borne 4,5 V puis, au fur et à mesure de l'usure de la pile, la fiche est déplacée sur les autres bornes.

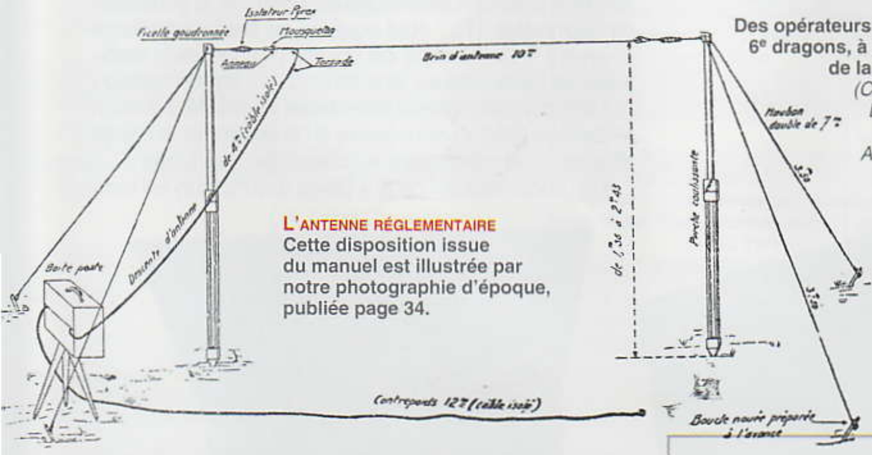
Le raccordement de l'une ou l'autre boîte sur le poste se fait par un câble gainé de cuir équipé à ses extrémités de deux prises avec détrompeurs.



Des opérateurs TSF du 6e dragons, à la veille de la guerre. *(Coll. J.-P. Le Guen via A. Salles)*

Les antennes et les accessoires

L'**antenne réglementaire** est constituée d'un fil de 10 m tendu entre deux perches haubannées avec descente de poste de 4 m. Les perches sont en deux parties coulissantes dont la hauteur peut être réglée de 1,3 m à 2,5 m. Le fil est isolé des perches par des isolateurs en verre.



L'ANTENNE RÉGLEMENTAIRE
Cette disposition issue du manuel est illustrée par notre photographie d'époque, publiée page 34.

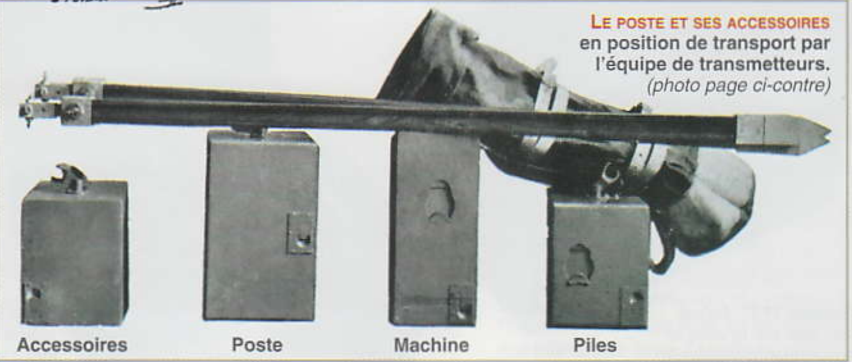
Le contrepoids est un câble isolé de 12 m déroulé sur le sol sous l'antenne.

L'ensemble du matériel nécessaire à l'édification de l'antenne et à la réalisation du contrepoids est contenu dans une sacoche.

Pour des portées supérieures à celles qui peuvent être obtenues avec cette simple antenne filaire (au maximum 15 km), il convient d'utiliser une antenne en V. Elle est constituée de deux brins de 50 m montés sur trois perches dont la hauteur peut être portée de 4 à 7 m. L'entrée de poste de 10 à 15 m est connectée à la pointe du V.

Par ailleurs la gamme de longueurs d'ondes de l'ER 17 permet l'utilisation d'antennes cadres d'une taille raisonnable. Cette facilité sera mise à profit par la construction de différentes **antennes cadres improvisées** de formes et dimensions diverses. Le poste est alors porté à dos d'homme, un second transmetteur portant la boîte à piles et un troisième la boîte d'accessoires. Cette version « africaine » de l'ER 17, sans permettre un fonctionnement en marche (comme l'ER 40 par exemple) devait permettre une mise en œuvre rapide dès l'équipe à l'arrêt.

Le poste peut être fixé sur un **trépied en bois**. Les pieds, longs de 0,68 m, sont munis de bouts ferrés.



LE POSTE ET SES ACCESSOIRES en position de transport par l'équipe de transmetteurs. *(photo page ci-contre)*

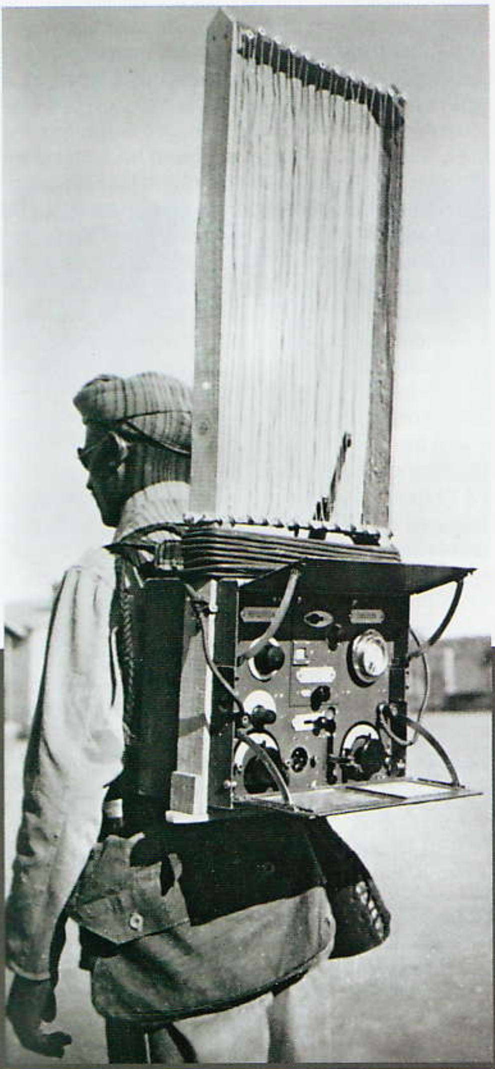
Le poste n'étant pas protégé contre les intempéries, une **tente abri** est prévue dans l'unité collective pour son exploitation.

Tous les autres accessoires (de la planchette pour procès-verbaux jusqu'à la lampe repliable Monjardet pour exploiter le poste de nuit) sont rangés dans une **boîte d'accessoires**.

Le rôle et l'emploi de l'ER 17

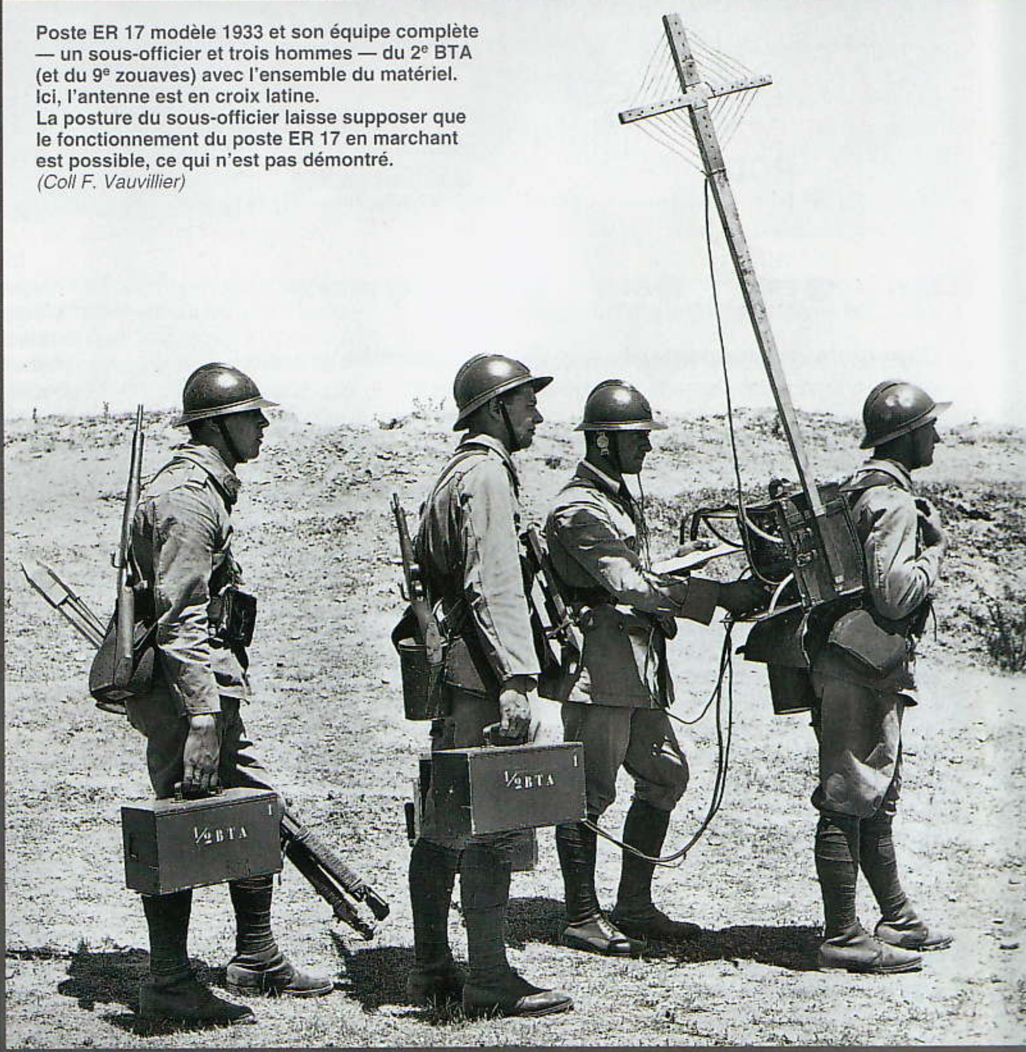
Selon l'organisation « définitive » des réseaux, après distribution massive à compter de 1936 des ER 12 et ER 17 dans les divisions d'infanterie, l'ER 17 est utilisé *(voir schéma de la DI en page suivante)* :

- dans les réseaux des RI (liaisons entre le PC du régiment d'infanterie et ses bataillons) ;
- dans les réseaux des groupements d'artillerie divisionnaire GAD (groupes d'appui direct) et GAE (groupement d'action d'ensemble). Chacun de ces réseaux relie le GAD ou le GAE avec leur observatoire, les groupes de batteries qui leur sont associés et, dans le cas du GAD, avec le PC du RI qu'il appuie ;
- dans les liaisons point à point infanterie-artillerie

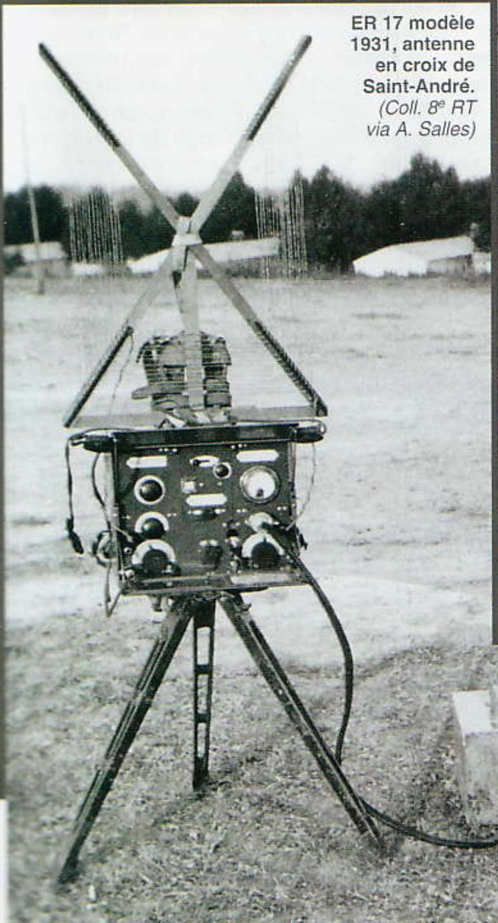


Poste ER 17 modèle 1931 dans un régiment de tirailleurs, essai d'antenne cadre. *(Coll. 8e RT via A. Salles)*

Une équipe de transmetteurs du génie opérant sur un poste ER 17 modèle 1931. *(Coll. Alain Hohnadel, fonds Albrecht via A. Salles)*



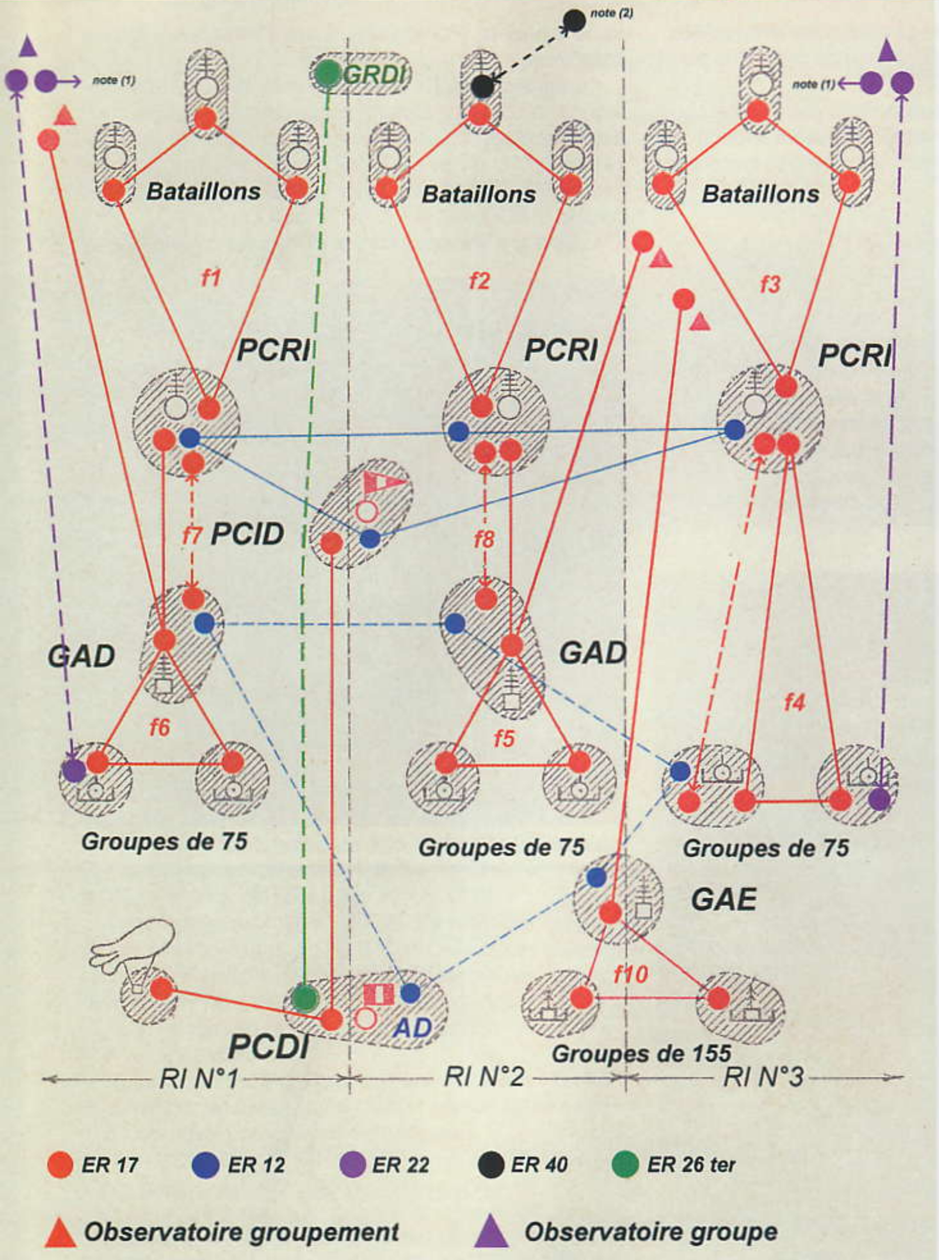
Poste ER 17 modèle 1933 et son équipe complète — un sous-officier et trois hommes — du 2e BTA (et du 9e zouaves) avec l'ensemble du matériel. Ici, l'antenne est en croix latine. La posture du sous-officier laisse supposer que le fonctionnement du poste ER 17 en marchant est possible, ce qui n'est pas démontré. *(Coll F. Vauvillier)*



ER 17 modèle 1931, antenne en croix de Saint-André. *(Coll. 8e RT via A. Salles)*

Essai d'antennes portatives en Afrique du Nord

Pour les besoins spécifiques des unités d'Afrique du Nord, appelées à constituer des colonnes en mouvement permanent, plusieurs types d'antennes cadres ou d'antenne croix sont essayés dans divers corps de l'infanterie d'Afrique.



Le réseau radio d'une division d'nfanterie (DI) dans l'engagement (celle-ci a été renforcée de trois groupes de 75 : elle en totalise six). Les ER 22 (réseau violet) sont reliés à un autre observatoire ou à un bataillon. Les ER 40 (six par bataillon, réseau noir) sont déployés suivant les besoins.
(Document d'époque complété par l'auteur)

AD : artillerie divisionnaire
GAD : groupe d'appui direct (artillerie)
GAE : groupement d'action d'ensemble (artillerie)
GRDI : groupe de reconnaissance divisionnaire
ID : infanterie divisionnaire
PC : poste de commandement
RI : régiment d'infanterie

reliant les GAD aux PC de RI qui doublent celles obtenues au travers du réseau précédent.

Dans l'infanterie, la dotation est d'un poste ER 17 pour chaque bataillon et trois postes pour le régiment. Le régiment peut donc établir un réseau de cinq postes avec ses trois bataillons et deux de ses postes (la permanence du PC du régiment étant ainsi assurée en cas de déplacement), le troisième poste du régiment étant utilisé pour la liaison avec l'artillerie. L'ER 17 du réseau GAD se trouvant au PC du RI est fourni quant à lui par l'artillerie.

Le poste est prévu pour être servi par un chef de poste (caporal ou brigadier) et trois hommes. L'ensemble de la station se compose de quatre charges d'un poids total de 57,3 kg.

Les problèmes liés à la mise en réseau

Selon le très sérieux manuel de l'époque, la durée de montage de la station complète par beau temps (il n'est pas nécessaire dans ce cas de monter la tente-abri) et de jour (nul besoin en ce cas de déployer la lampe Montjardet et d'allumer la bougie), est de deux minutes. La mise en exploitation effective d'un réseau comprenant au moins trois appareils et un maximum de cinq appareils est une toute autre affaire, et le manuel se garde bien d'évaluer le temps nécessaire. Même si l'on suppose que chaque poste constitutif d'un réseau a été préalablement pré-réglé, le simple ajustage constitue une opération complexe et risquée.

La première méthode consiste à ce que l'un des postes du réseau, dit « poste directeur », compare les longueurs d'ondes d'émission des autres postes à la sienne considérée comme exacte. Il fait ensuite rectifier la longueur d'onde des postes mal réglés en leur envoyant des signaux de service du type « *augmentez votre condensateur d'émission de deux divisions* », « *diminuez de une* ». Cette méthode a l'inconvénient de dévoiler à l'adversaire la composition du réseau, voire d'en révéler par goniométrie la position, et ceci avant que le moindre message utile ait été transmis.

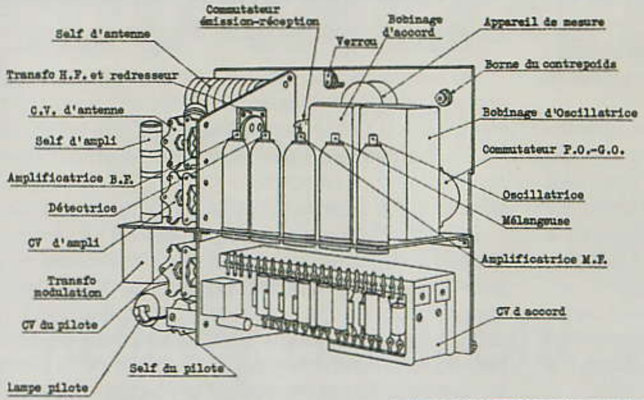
Une seconde méthode consiste à écouter sur chaque poste du réseau une série de longs traits émis par le poste directeur à heures fixes, de régler leur réception sur cette émission, de régler ensuite leur ondemètre sur cette longueur d'onde et enfin de régler leur émetteur sur l'ondemètre. Là encore (parole de transmetteur de cette époque) « *le brouilleur allemand aura largement le temps de se caler sur la longueur d'onde du poste directeur avant que le réseau soit en phase !* ».

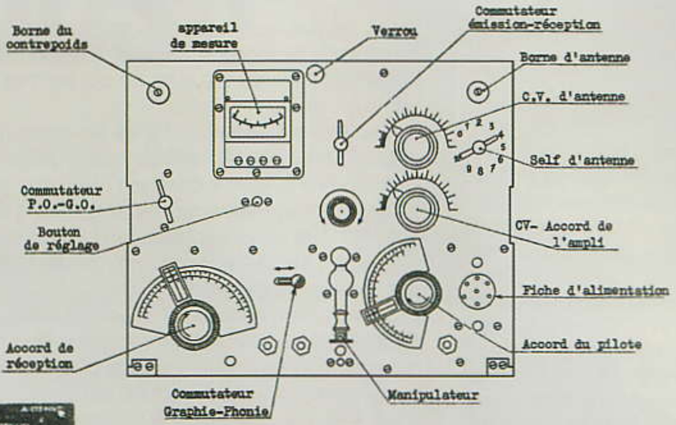
Reste que l'ER 17 ne brille pas particulièrement par sa sélectivité et sa stabilité, ce qui en pratique signifie que les réseaux ou les liaisons point à point voisins ne doivent pas trafiquer sur des longueurs d'ondes trop voisines. En pratique, un ER 17 est en mesure de « distinguer » un maximum de 60 longueurs d'ondes. Sachant que la puissance effectivement rayonnée est de l'ordre de 3 à 4 W (pour 12,5 W consommés), sa portée, dans les meilleures conditions de dégagement de terrain et avec une antenne réglementaire filaire à 2,5 m du sol, est de 15 km. Dans ces conditions, un réseau situé à 25 km peut reprendre la même fréquence sans gros risque de perturbation. Cette distance correspond à environ quatre divisions d'infanterie déployées en statique, ce qui veut dire que chaque division peut disposer de 15 longueurs d'ondes pour la constitution des réseaux internes et des liaisons points à points. Cela « passe » sur un front statique mais sans marge excessive et il ne faut pas que la division en mouvement se referme sur un front beaucoup plus étroit.

L'exploitation

Mis à part les difficultés de mise en réseau, l'exploitation de l'ER 17 ne pose pas de problème particulier. Il ne faut pas s'attendre cependant à un débit de trafic bien important. En effet, si un opérateur entraîné est en mesure d'écouler un trafic de 500 mots à l'heure, il n'en transmettra que péniblement 50 utiles si l'on tient compte du fait qu'il doit « laisser la parole » aux quatre autres membres (cas d'un réseau de RI avec ses bataillons) du réseau, accompagner son message de signaux de service et de son indicatif et enfin procéder à des répétitions obligatoires. Ce temps doit cependant paraître bien long à l'homme chargé de la machine à main pour lequel le seul siège prévu est cette même machine (assis sur la poignée). Il doit être bien long

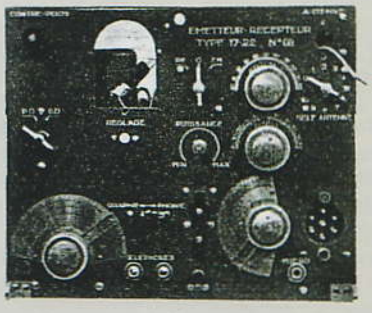
La tente réglementaire, photographiée lors d'une manœuvre plusieurs années avant la guerre. Le personnel appartient au génie, et au parti « ennemi », reconnaissable à la présence des couvre-casques.
(Carte postale, DR)


Commutateur émission-réception
Bobinage d'accord
Appareil de mesure
Self d'antenne
Verrou
Transfo H.F. et redresseur
Borne du contrepoids
C.V. d'antenne
Bobinage d'Oscillatrice
Self d'ampli
Commutateur P.O.-G.O.
Amplificatrice B.F.
Détectrice
Oscillatrice
Mélangeuse
CV d'ampli
Amplificatrice M.F.
Transfo modulation
CV d accord
CV du pilote
Self du pilote
Lampe pilote

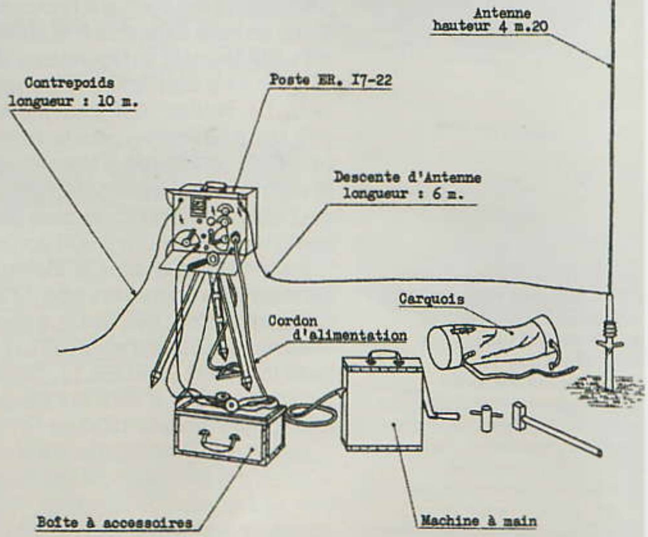

Borne du contrepoids
appareil de mesure
Verrou
Commutateur émission-réception
Borne d'antenne
C.V. d'antenne
Self d'antenne
Commutateur P.O.-G.O.
Bouton de réglage
CV- Accord de l'ampli
Fiche d'alimentation
Accord de réception
Accord du pilote
Commutateur Graphie-Phonie
Manipulateur

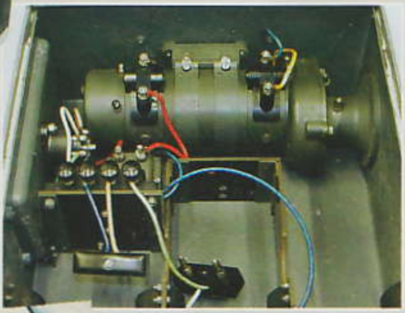
LE NOUVEAU POSTE ER 17-22 (1940)

Ce matériel de haut niveau n'en est malheureusement qu'au stade de la pré-série (200 exemplaires en cours de réalisation) au moment des opérations actives.


EMETTEUR-RECEPTEUR
TYPE 17-22 . N°68
REGLAGE
PUISSANCE
MIN
MAX
SELF ANTENNE

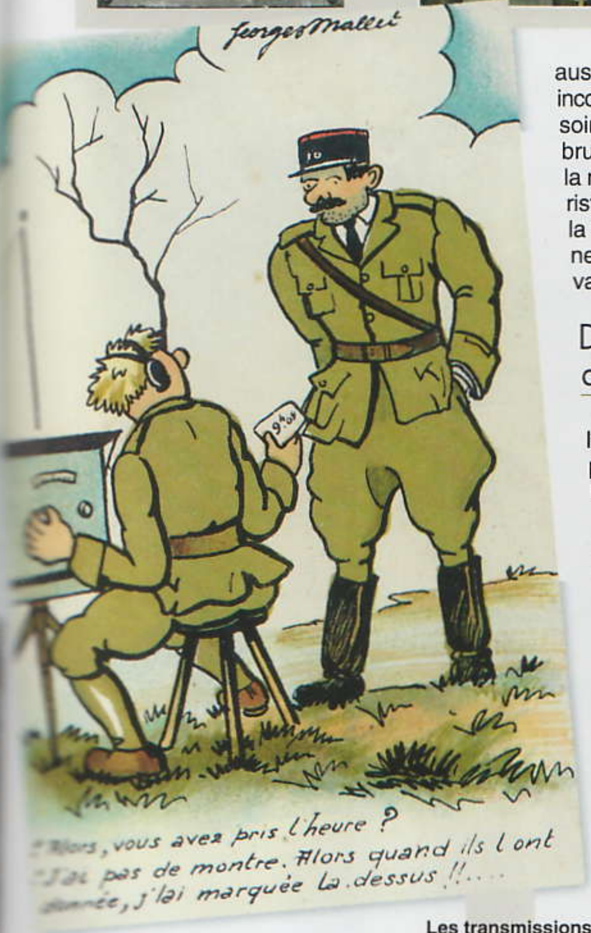
Face avant de l'exemplaire n° 68
(extrait d'une notice en langue allemande)


Antenne hauteur 4 m.20
Contrepoids longueur : 10 m.
Poste ER. 17-22
Descente d'Antenne longueur : 6 m.
Carquois
Cordon d'alimentation
Boîte à accessoires
Machine à main



MODELE DE LA RADIOTELEGRAPHIE MILITAIRE
CAISSE ALIMENTATION _ MACHINE A MANIVELLE
COMMANDE N° 2035/T
GENERATRICE N° F

Machine à main, vue extérieure et intérieure, et détail de la plaque constructeur. *(Coll. M.G)*


Georges Mallet
9h08
Alors, vous avez pris l'heure ?
J'ai pas de montre. Alors quand ils l'ont
donnée, j'l'ai marquée là dessus !!....

Les transmissions n'échappent pas aux cartes « humoristiques » des années trente, telle celle-ci montrant un vague ER 17. *(Carte postale, DR)*

aussi pour l'opérateur, assis lui aussi inconfortablement sur la boîte d'accessoires et dont le casque « vibre » du bruit de cascade de la réaction et de la modulation « piaulante » (caractéristique d'une émission ER 17 due à la mauvaise régulation de la machine à main aux à-coups de son servant) de ses correspondants.

Description de l'ER 17-22

L'ER 17-22 est un appareil résolument moderne qui tire sa filiation plus de la radioélectricité que de la TSF.

Si son apparence externe peut encore rappeler ses aînés ER 17 et ER 22, sa conception est complètement nouvelle. En effet :

- il couvre à lui seul les besoins de l'infanterie et de l'artillerie (gamme de longueurs d'ondes étendue de 60 à 280 m) ;
- il fonctionne en télégraphie pure (A1) et téléphonie (A3). Rappelons que l'ER 22 fonctionnait lui aussi dans ces deux modes sous réserve, en A1, de supprimer le tube de modulation ;
- son émetteur est beaucoup plus stable et moins sensible à son environnement, son architecture étant basée sur un pilote et un amplificateur de puissance ;
- son récepteur du type superhétérodyne est stable et sensible ;
- son exploitation ne nécessite plus d'intervention à l'intérieur du boîtier pour changer de gamme ou accorder l'antenne ;
- les cadrans de réglage de longueur d'onde en émission et en réception sont gradués directement en mètres ;
- le réglage de la longueur d'onde d'émission peut se faire grâce au seul récepteur (pas besoin d'un ondemètre intermédiaire dans cette opération) qui a pu lui-même être calé précisément sur la longueur de son correspondant ;
- enfin l'ensemble de l'unité collective est moins lourde (38 kg au lieu de 61 kg pour l'ER 17) en l'absence en particulier de la boîte à piles, mais aussi grâce à l'utilisation d'un matériel d'antenne plus léger.

La présentation de sa face avant présente les mêmes qualités de sobriété et de clarté que l'ER 17. Il reprend le même type de boîtier que l'ER 22 en bois entoilé (celui de l'ER 17 est métallique). Ses deux volets formant auvent et tablette restent comme ses deux prédécesseurs bien peu pratiques quand on veut accéder au châssis.

Seule une boîte machine à main est prévue pour son alimentation (pas de boîte à piles). Cette boîte est similaire à celle de l'ER 17 (mêmes dimensions et schéma fonctionnel). La génératrice est par contre différente. Elle fournit une tension de 2 V pour l'alimentation basse tension des tubes et une tension de 350 V pour l'alimentation haute tension de l'émetteur.

L'antenne est du type vertical. Constituée de six éléments emboîtables en acier cuivré de 0,60 m, elle est vissée sur une embase isolée qui est enfoncée dans

La portée en fonction de la hauteur des antennes

Les hauteurs des antennes sont normalement identiques dans un réseau. Ces hauteurs sont définies dans les ordres pour les transmissions. Toutefois le chef de poste peut être amené à monter (jusqu'à 2,50 m) ou descendre (jusqu'à 0,50 m) la hauteur de son antenne en fonction de la topologie du terrain et de la portée maximale, mais ceci au risque d'avoir à reprendre les réglages en émission et en réception.

le sol. Sa hauteur (4,20 m au maximum) est réglée en fonction de la portée souhaitée. L'antenne est reliée au poste par un fil de 2 à 6 m, ce qui permet de placer le poste à l'abri.

Ses performances globales se comparent avantageusement au matériel équivalent utilisé par l'armée allemande à la même époque (TornFu b1 par exemple) ou se montrent supérieures à celui des Britanniques (WS N°1) et sans conteste largement supérieures à celui de l'armée américaine (SCR 131/161 lourd, encombrant et instable).

Seule ombre au tableau, si son exploitation est considérablement améliorée par rapport à l'ER 17, le confort d'installation en position assise de ses exploitants n'a bénéficié par contre d'aucune amélioration.

Environ 6 000 postes ER 17 produits

L'ensemble de la famille de ces appareils a été conçu par le bureau d'études de l'ECMRM. En revanche, sa production a été confiée à l'industrie. Parmi les constructeurs, on note Grammont, la société de l'outillage RBV et la SIF (société indépendante de TSF).

L'ER 17 a donné lieu à une production en grande série. Le modèle 1930 a été produit à 449 exemplaires (n^{os} 101 à 550) et le modèle 1931 à 1952 exemplaires (n^{os} 551 à 2 503). Mais la production la plus importante est celle du modèle 1933 (n^{os} 3 001 et suivants). On peut estimer la production totale de ER 17, tous modèles confondus, à environ 6 000 appareils.

Il s'est fabriqué dans la même période encore plus de machines à main du type 1737 (n^{os} de série commençant à 601), sachant que ces machines sont utilisées non seulement avec l'ER 17 mais aussi avec certains lots d'ER 22 et ER 12. Seules 449 machines du type 1514 (n^{os} 1 à 550) ont été produites avec la première série modèle 1930 de ER 17.

Quant à l'ER 17-22, il ne sera pas déployé sur le terrain, sa production de série n'étant pas encore engagée à l'armistice de juin 1940. À cette date, seuls 200 appareils prototypes sont terminés.

L'ER 17 dépassé par le mouvement

Du fait de sa trop longue gestation, l'ER 17 est un appareil périmé techniquement dès le moment où il commence à être mis en service, au début des années trente. Plus grave, il s'inscrit dans une stratégie visant à reproduire un « kriegspiel » qui avait conduit à la victoire en 1918 mais va s'avérer complètement dépassé.

Sa sortie tardive et le programme de production en grande quantité auquel il était alors impossible de surseoir alors que le matériel opérationnel des unités était encore basé sur des émetteurs à étincelles conçu pendant la première guerre, ont certainement participé à l'échec du programme de l'ER 17-22, lancé lui bien trop tardivement. Entre production et études nouvelles, il a bien fallu choisir, d'autant plus que d'autres priorités s'étaient imposées dans la même période dont, en particulier l'équipement des DLM et des divisions de cavalerie (➜ *voir GBM n° 75, pages 50 à 57).*

C'est ainsi que l'ER 17, poste clé des communications de l'avant, sera projeté dans un environnement où le mouvement rapide est imposé par l'adversaire et pour lequel il n'a pas été conçu. Dans ces conditions, son manque de stabilité et sa difficulté de mise en œuvre en réseau vont très vite laisser un trou silencieux dans les communications de l'avant. ■

RÉFÉRENCES

– Souvenirs du commandant Michel Congost, ancien du 8^{e} génie

– *Poste émetteur-récepteur de télégraphie sans fil type ER 17 et poste récepteur radioélectrique type R11*, manuel de transmissions pour troupes de toutes armes, 1934

– *Notice provisoire sur le poste radiotélégraphique type E17*, N°88/26, ECMRM

– *Notice provisoire sur le poste ER 17-22*, école militaire du génie, Avignon, 1942

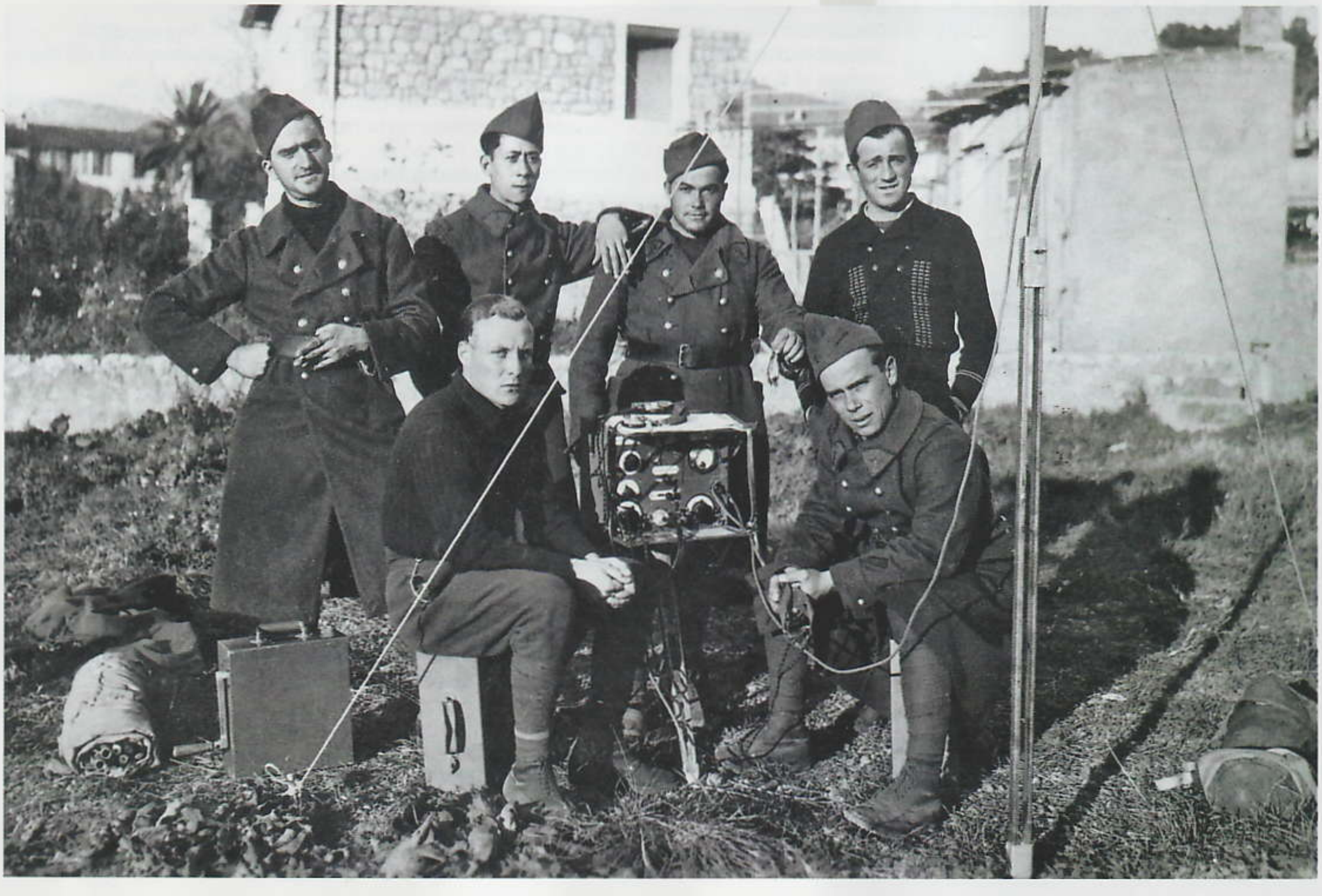
– *Matériel de radiotélégraphie militaire*, catalogue, ECMRM, 1934

– Etude allemande sur le matériel français « *Kennblätter fremden Geräts teil 2 Frankreich, 1941* »

– *Organisation de la TSF en campagne*, école de liaison et transmissions, colonel Calvel, 1936

– Centre d'études tactiques interarmes, mémento, 1937

– Manuel du personnel des transmissions des corps de troupe, capitaines Robert et Dain, 1940.



Vue d'ensemble d'une station ER 17, antenne réglementaire déployée. Nous sommes au 21^{e} RIC (3^{e} DIC), le 19 décembre 1939. Un opérateur est assis sur la boîte à piles, l'autre sur la boîte d'accessoires. Au sol, on voit la machine à main, le carquois d'antenne et la toile de tente enroulée autour de ses poteaux.
(Coll. A. Laissus via F. Vauvillier)

ABONNEZ-VOUS !

Histoire de Guerre, Blindés & Matériel

LE MAGAZINE DE LA MOTORISATION
MILITAIRE À LA FRANÇAISE

6 numéros : 36,50 €
au lieu de ~~41,40~~ €

* * *

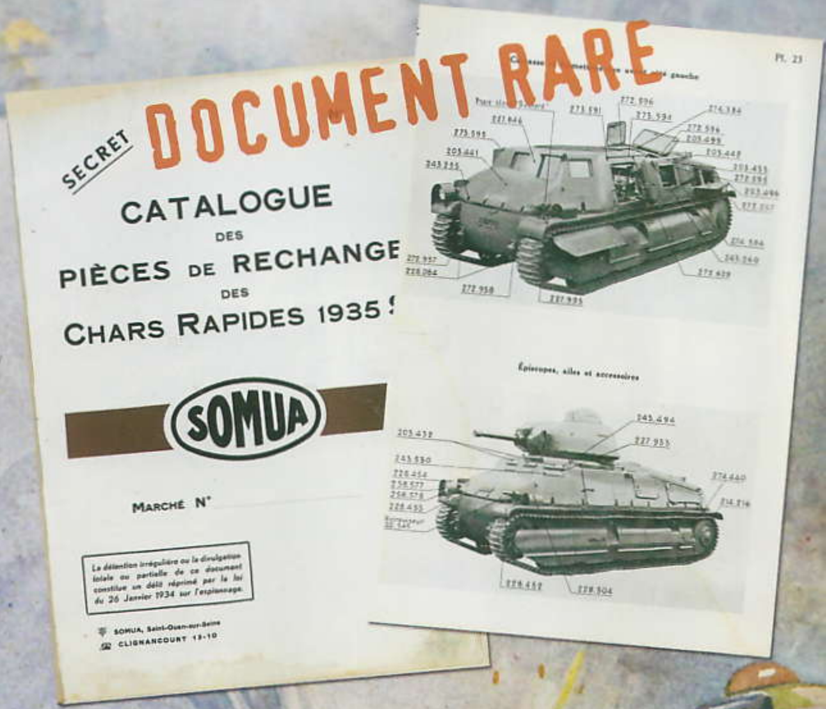
RECEVEZ EN CADEAU

ce fac-similé de 16 pages
réunissant les plus beaux
extraits du catalogue
de pièces de rechange du
char Somua S 35

* * *

Au sommaire des prochains numéros :

Le futur : le programme du char G1
Opérations: le 12e GRCA se sacrifie
Idées et projets : les antichars sur FT
1914-1918 : les tracteurs Latil TAR



SECRET

DOCUMENT RARE

CATALOGUE
DES
PIÈCES DE RECHANGE
DES
CHARS RAPIDES 1935 S

SOMUA

MARCHÉ N°

La détention irrégulière ou la divulgation totale ou partielle de ce document constitue un délit réprimé par la loi du 26 Janvier 1934 sur l'espionnage.

SOMUA, Saint-Ouen-sur-Seine
CLIGNANCOURT 13-10

Pl. 23
Épiscopes, ailes et accessoires

Tous les matériels français
qui roulent ou tirent sont dans **Histoire de Guerre, Blindés & Matériel**

JE M'ABONNE www.blindes-materiel.com

- **HISTOIRE DE GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL - 1 AN**

6 numéros *(à partir du N° 77)* ☐ **36,50** € *(France)* ☐ **44** € *(Dom & étranger*

je recevrai en cadeau le fac similé du Somua S 35

Montant .... , €

J'ACHÈTE LES OUVRAGES SUIVANTS

• ANCIENS NUMÉROS • **Offre spéciale : 6 €** + port [1] -
(*Cercler les numéros choisis*) : 1 - 8 - 10 - 11 - 12 -13 -14 -15 - 16 - 17
18 -19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 31
32 - 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45 - 46 - 47
48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 60 - 61 - 62 - 65
66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 73 : .... , €

• ANCIENS Histoire de Guerre, Blindés & Matériel
74, 75 : **6,90** € + port [1] .... , €

• HORS-SÉRIE Histoire de Guerre : **Offre spéciale : 6 €** + port [1]
1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 : .... , €

FRAIS DE PORT (1- magazines)	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex.: 5 €.	6 à 12 ex.: 8 €	12 et +: GRATUIT
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex.: 12 €	6 à 12 ex.: 15 €	12 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex.: 15 €.	6 à 12 ex.: 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex.: 18 €.	5 ex. et + : nous consulter.	
(2- Livres)	*France*	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: GRATUIT	
	DOM-TOM & Europe.	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

GBM 076

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à
HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
SERVICE CLIENTS *Fax : 01 47 00 51 11.*
N° Indigo 0 820 888 911
Foreign calls : + 33 140 211 796

Nom
Prénom
Adresse

Code postal ville
Pays Tél.
E-mail*
@
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL , €

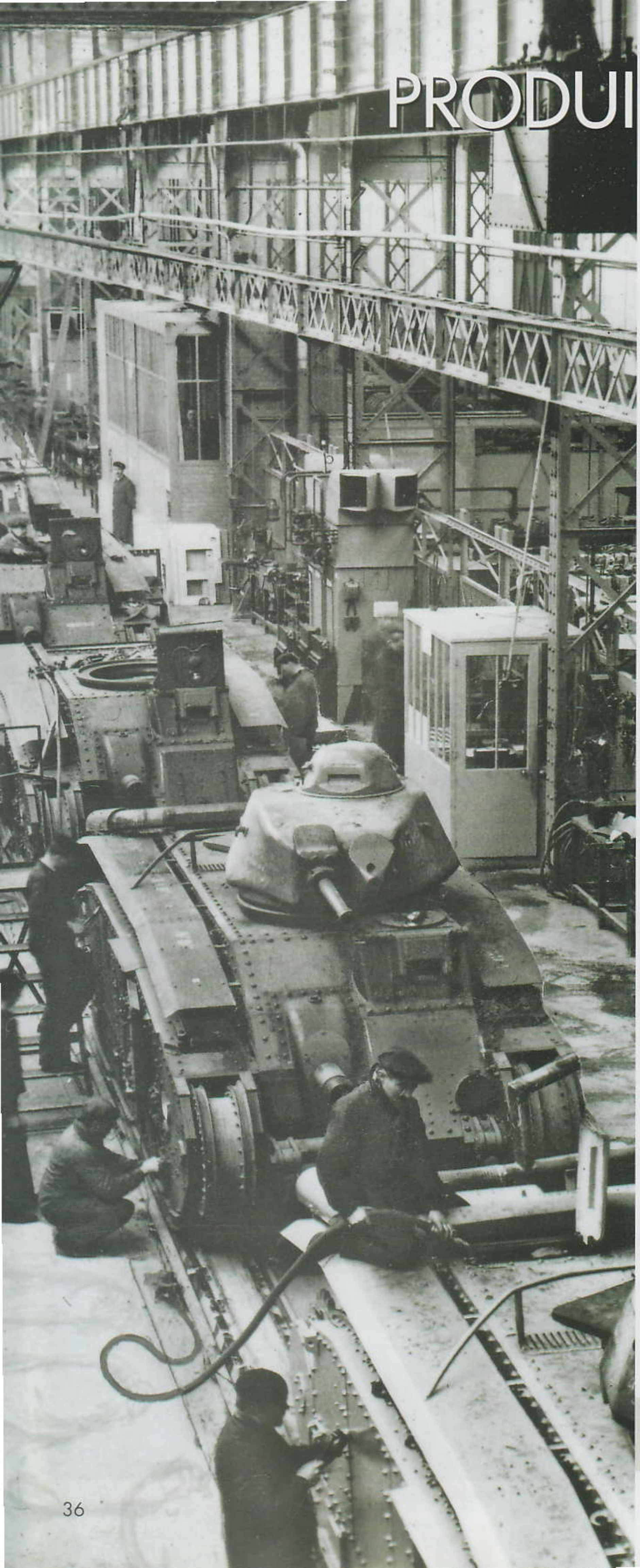
Ci-joint mon règlement par ☐ **Chèque bancaire** ☐ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

☐ **CB n°**

expirant en mois année *Clé* *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

PRODUIRE LE CHAR B



Char de bataille, le char B est aussi, dès sa conception, un véritable projet industriel au sens moderne du terme. Cet aspect essentiel du plus puissant des chars existant en 1940, est celui que nous abordons aujourd'hui.

Lorsqu'en 1921 le Père des Chars, le général Estienne, conçoit l'idée et le programme du « char de bataille » — c'est alors un matériel prévu à 13 tonnes et armé principalement en coque — il a déjà prévu que cet appareil ne serait pas le produit d'un industriel plutôt que d'un autre, mais le fruit des efforts conjugués de l'ensemble de l'industrie nationale compétente en ce domaine.

Les « accords Estienne »

Il s'agit pour Estienne de reproduire, avec un char plus ambitieux — et de s'y tenir prêt dès le temps de paix — le schéma adopté en 1917 avec succès pour l'industrialisation des chars légers Renault FT, sortis en masse des usines de Billancourt, mais aussi de chez Berliet, Schneider (à travers sa filiale Somua), et Delaunay-Belleville. Et il s'agit aussi, pour l'État, de conserver entre ses mains le développement de l'instrument futur de sa puissance sur le champ de bataille.

Dans ces conditions, le général Estienne réunit en 1921 cinq industriels (Schneider, Renault, Saint-Chamond, FCM et Delaunay-Belleville) et leur demande de « *s'entendre, sans esprit de concurrence industrielle* ». Le processus conçu par Estienne consiste à demander d'abord à chacun un prototype entièrement distinct, l'État se réservant ensuite le droit d'emprunter à chaque appareil les éléments estimés les plus avantageux pour constituer un modèle définitif, qui sera « *réalisé rapidement et aux meilleures conditions* ». La motivation des constructeurs est réelle puisqu'il s'agit, en germe, d'un programme de construction de **1 000 chars de bataille**, dont Renault et Schneider se verraient attribuer chacun 250 appareils, Saint-Chamond et FCM chacun 125, et Delaunay-Belleville 83. L'État réserverait les 167 derniers pour les attribuer à titre de primes aux coparticipants les plus méritants. Tel est ce que l'histoire a retenu sous le nom d'« accords Estienne ».

La première étape est franchie en 1924, avec la présentation puis les essais approfondis de prototypes émanant des quatre premiers constructeurs cités[1], Renault et Schneider s'étant préalablement accordés[2] pour présenter deux prototypes communs, distincts entre eux. De l'examen comparatif de ces appareils naît, en mars 1925, un programme révisé de char de bataille, qui aboutit en 1927 aux marchés des trois premiers prototypes de ce qui est devenu le *char B*.

Le programme de réalisation va, à partir de ce moment, prendre un retard considérable. Les essais du premier prototype, puis des deux suivants, sont fréquemment interrompus pour des modifications ou améliorations de peu d'importance, mais qui inté-

---

[1] Le modèle Delaunay-Belleville, dérivé du FT et ne présentant aucune originalité, sera tout de suite abandonné.

[2] Ceci dans le cadre d'un contrat décennal signé en 1921 entre les deux firmes pour l'ensemble de la question « chars de combat », quels qu'en soient le tonnage et le modèle.

Une chaîne de montage des B1*bis* en février 1940, probablement celle de l'AMX à Satory. Cette belle photographie est l'une de celles ayant servi aux services de propagande à réaliser l'habile photo-montage présenté dans GBM 74, page 41. Mais ainsi recadrée, elle traduit assez fidèlement la réalité. *(DR)*

: DÉFI OU CHIMÈRE ?

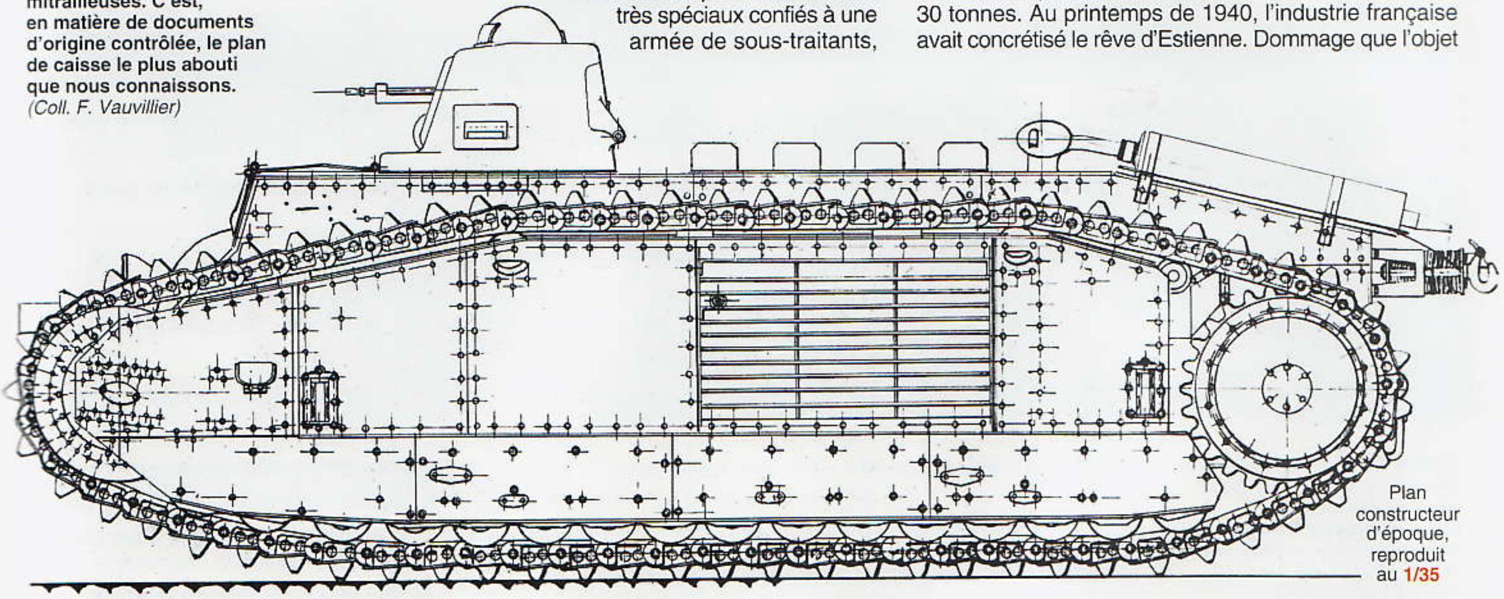
François
Vauvillier

ressent tous les éléments de la fourniture. Et, d'autre part, la période ne s'y prête pas car, jusqu'à son retrait au début de 1934, la France se trouve engagée dans la conférence de Genève sur le désarmement, dont l'un des volets, s'il devait être adopté par le concert des Nations, aurait fixé la limite supérieure de poids des chars à 20 tonnes. Or, le char B s'est déjà alourdi notablement au-delà.

C'est donc seulement en 1934 que l'industrialisation est, fort timidement, initiée : 27 chars type B 1 blindés à 40 mm qu'il faudra deux ans pour construire, avant que les premiers B 1*bis* blindés à 60 mm ne prennent leur suite (➡ *tableau page 38).* Après des tatonnements, la question proprement industrielle se trouve résolue comme suit : sauf pour les éléments très spéciaux confiés à une armée de sous-traitants, et sauf pour les pièces les plus banales qui sont réparties, chaque coparticipant réalise en principe la totalité d'une fourniture donnée (l'exemple le plus parlant étant la fabrication du moteur et des organes mécaniques par Renault seul). Puis chacun approvisionne les trois autres — et lui-même — en vue d'alimenter la chaîne de montage établie chez chaque coparticipant. Ainsi, chaque industriel contractant se trouve impliqué dans le montage final et la sortie effective d'une partie des chars, ceux-ci étant parfaitement standardisés.

Née d'une idée séduisante, la construction du char B a été, jusqu'en 1937, une chimère. En 1938, elle était encore un défi. Mais une fois la mobilisation industrielle en place, il s'est agi, comme on le verra plus loin, de la machine de production *bien réelle* d'un char dépassant 30 tonnes. Au printemps de 1940, l'industrie française avait concrétisé le rêve d'Estienne. Dommage que l'objet

Le char B commence à sortir en série quinze ans après sa conception, ce qui, dans les années trente, constitue un décalage énorme. Le plan du haut, datant de 1930-1931 et tracé par les usines Renault, donne une vision fidèle du premier prototype 101, muni de sa minuscule tourelle Schneider à deux mitrailleuses. C'est, en matière de documents d'origine contrôlée, le plan de caisse le plus abouti que nous connaissons. *(Coll. F. Vauvillier)*

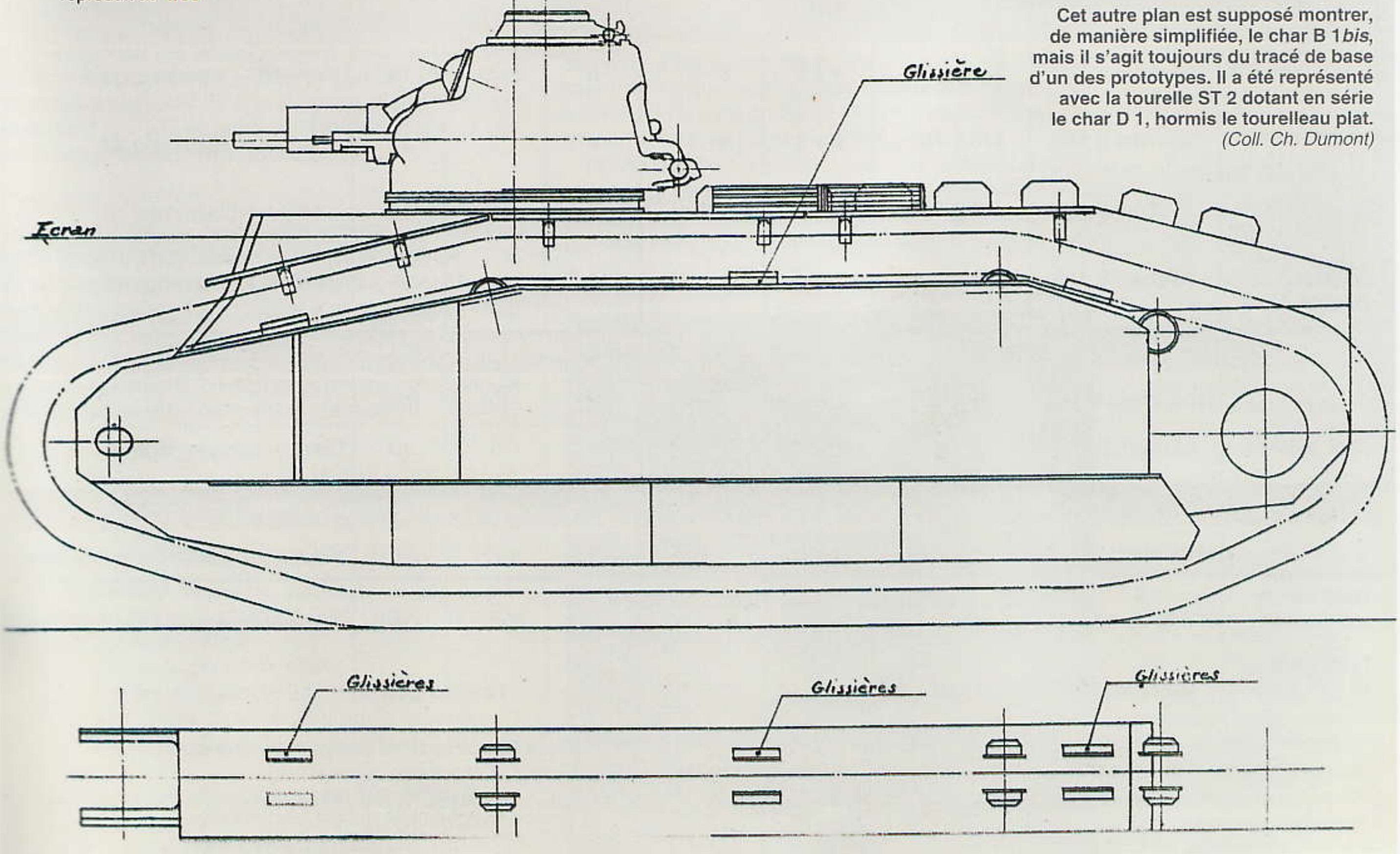


Plan constructeur d'époque, reproduit au 1/35

AMÉNAGEMENT EXTÉRIEUR DU CHAR B

Cet autre plan est supposé montrer, de manière simplifiée, le char B 1*bis*, mais il s'agit toujours du tracé de base d'un des prototypes. Il a été représenté avec la tourelle ST 2 dotant en série le char D 1, hormis le tourelleau plat. *(Coll. Ch. Dumont)*

Plan constructeur d'époque, reproduit au 1/35



même de ce grand projet industriel — le char B — soit resté enfermé dans une formule technique conçue, non sans justifications, dix-neuf ans auparavant.

Quantités et numéros : le conflit

L'organisation de la production industrielle du char B par un très grand nombre d'entreprises et d'établissements répartis sur l'ensemble du territoire, question qui mériterait un volume entier tant elle est complexe, a une incidence directe sur ce qui intéresse aujourd'hui plus particulièrement nos lecteurs, passionnés d'histoire et de maquettes : **les numéros** peints sur les chars, qui ont la facheuse caractéristique de s'opposer partiellement à **la quantité totale produite** de chars B.

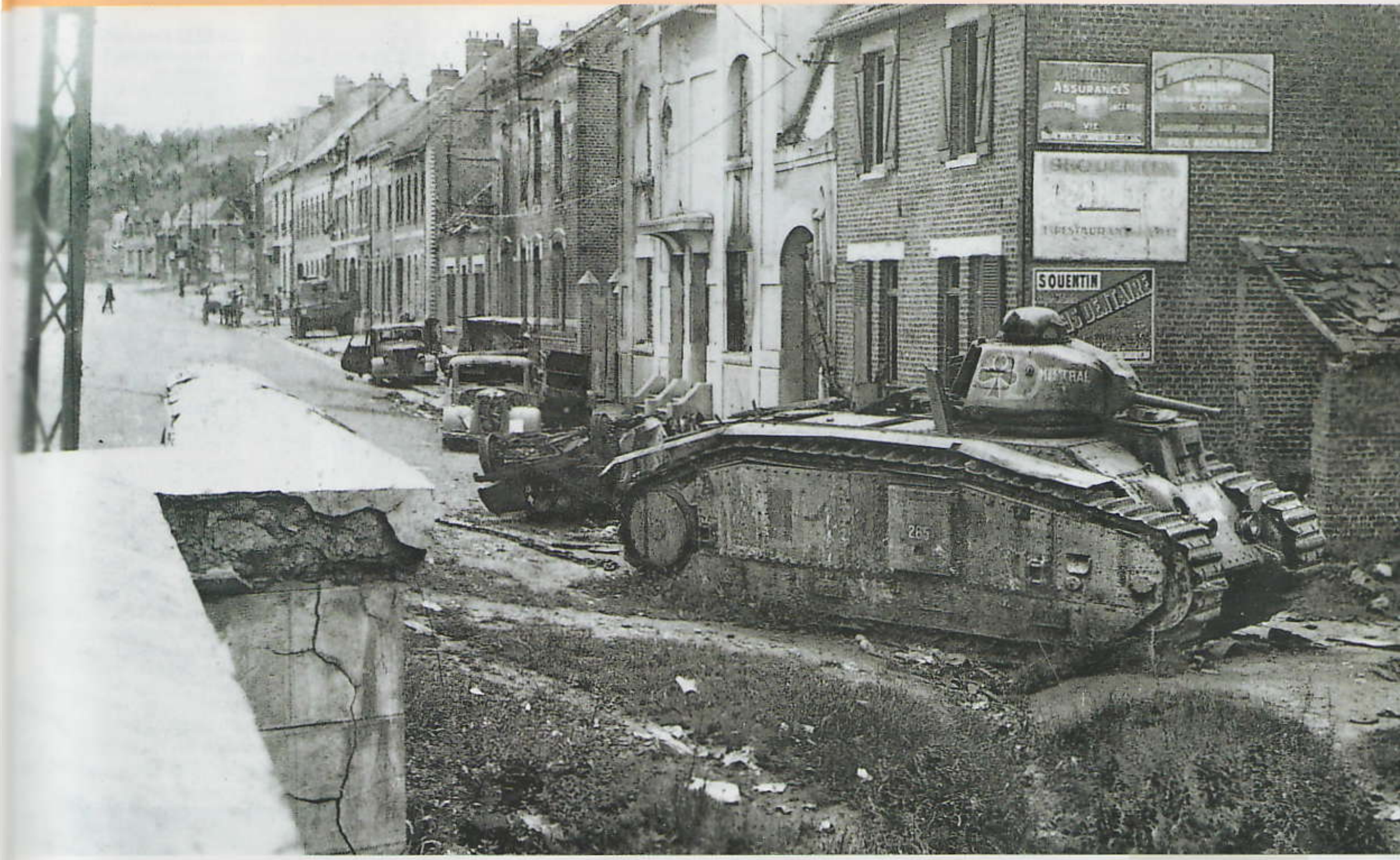
Nous allons éclairer la question — autant que possible car d'importantes zones d'ombre subsistent —, en nous basant sur son point central, qui est la mécanique d'horlogerie industrielle mise au point par l'ingénieur principal (commandant) Lavirotte. Celui-ci émet, le 9 février 1940, un « *programme de montage des chars B1 bis* » qui fixe les principes suivant lesquels les chars ont été et seront réalisés. Diffusé aux coparticipants pour leur servir de guide, ce programme classe les chars par groupes de marchés et stipule que « *les chars sont numérotés dans une série continue* », malheureusement sans attribuer formellement les numéros à chacun des coparticipants.

MARCHÉS ET VENTILATION DE LA PRODUCTION DES CHARS B 1 ET B 1*bis*

Marché et date de notification	**Quantités**	**Numéros de série**	**Établissements chargés du montage des chars**					**Date de réception des chars** *(jusqu'au 10 octobre 1939)*
			Renault	**ACT et Schneider**	**FAMH**	**FCM**	**AMX**	
I - PREMIER GROUPE, DIT « DES CINQ PREMIERS BATAILLONS », **174** CHARS n° 102 à 135 et 201 à 340 *(commandes et fabrications du temps de paix)*								
N° 216 D/P 18 mars 1927	**1** prototype B *(transformé en prototype B 1ter)*	101	(1)	—	—	—	—	mars 1929 *(prototype en acier doux)*
N° 215/217 D/P 18 mars 1927	**2** prototypes B *(portés au standard B 1 de série)*	102, 103	**0 + 1**[1]	—	**1 - 1**[1]	**1**	—	1931 *(essais)* et 1934 *(réception)*
N° 30 D/P 16 mars 1934	**7** chars B 1	104 à 110	**7**	—	—	—	—	de décembre 1935 à mai 1936
N° 1029 D/P 26 déc. 1934	**20** chars B 1	111 à 130	**14**	—	—	**6**	—	du 27 mars 1936 au 5 janvier 1937
N° 1891 D/P 8 octobre 1936	**5** chars B 1	131 à 135	—	—	—	**5**	—	du 9 juin 1937 au 30 juillet 1937
(idem)	**35** chars B 1*bis*	201 à 235[2]	**33**	—	—	**2**	—	du 8 avril 1937 au 2 mars 1938
N° 61 980 D/P 1er mai 1937	**35** chars B 1*bis*	236 à 270	**16**	**5**	**5**	**9**	—	du 27 avril 1938 au 26 mars 1939
N° 71 780 D/P 1er fév. 1938	**70** chars B 1*bis*	271 à 340	**30 + 2**[3]	**10 - 4**[3]	**12 + 2**[3]	**18**	—	*45 :* du 9 janvier au 21 août 1939 *25 :* du 3 sept. au 10 octobre 1939
II - SECOND GROUPE, DIT « DU 6e au 10e BATAILLON », **175** CHARS n° 341 à 515 *(commandes du temps de paix, fabrications à partir d'octobre 1939*								
CA 71 780 D/P 28 sept. 1938	**35** chars B 1*bis*	341 à 375	**4 + 3**[3]	**6 - 3**[3]	**6**	**4**	**15** *	*1939-40, → tableau page 40*
N° 88 184 D/P 21 mars 1939	**35** chars B 1*bis*	376 à 410	**6 + 3**[3]	**6 - 3**[3]	**6**	**5**	**12** *	*1940, → tableau page 40*
N° 98 105 D/P 10 juillet 1939	**35** chars B 1*bis*	411 à 445	**9**	**3**	**6**	**5**	**12** *	*1940, → tableau page 40*
N° 98 208 D/P 26 sept. 1939	**70** chars B 1*bis*	446 à 515	**18**	**6**	**14**	**14**	**18** *	*1940, → tableau page 40* *- *20* réattribués aux autres monteurs (FAMH supposé)
III - PREMIÈRE COMMANDE DE MOBILISATION, **400** CHARS *(27 septembre 1939)*								
	(**400**) chars B 1*bis*	516 à 915[4]	(170)	(20)	(120)	(40)	(50)	
dont, réalisés	**54** chars B 1*bis*	*Hypothèse*	**36** *n° 516 à 551*	**6** *nos 856 à 861*	**19** *nos ≤ à 515*	**3** *nos 876 à 878*	*10* *nos 736 à 749*	*1940, → tableau page 40*
IV - SECONDE COMMANDE DE MOBILISATION, **418** CHARS *(pour mémoire, réalisation néant)*								
	(**418**) chars B 1*bis*	916 à 1 333[4]	(176)	(34)	(118)	(40)	(50)	*Répartition initiale (sans la marine)*
Total en commande	(**1167**) dont 34 B 1 (+ 1 proto B 1*ter*)		(492)	(80)	(289)	(149)	(157)	*Répartition initiale (sans la marine)*
Total sorti au 15 juin 1940	**403** dont 34 B 1 (+ 1 proto B 1*ter*)		**182**	**32**	**70**	**72**	**47**	

---

1. Le char n° 102 devait être monté par FAMH mais, à la suite de retards pris par Saint-Chamond, c'est à Renault qu'échoit finalement la commande.
2. Initialement, les premiers chars B 1*bis* ont été numérotés à la suite des B 1, n° 136 et suivants (exemple, le n° 206 est l'ex-n° 141).
3. Réduction, en cours de marchés, du nombre de chars à monter par l'atelier du Creusot (ex-Schneider), au profit de Renault principalement, et de Saint-Chamond.
4. Numérotation probable, mais non confirmée à ce jour par un document d'époque.



Cette photographie prise du pont sur l'Escaut à l'entrée du Catelet offre une perpective saisissante sur la rue que vient d'emprunter, le 19 mai 1940, le **265** *Mistral* du lieutenant Pompier, commandant la 3e compagnie du 15e BCC, avant d'être atteint, à l'arrêt devant le pont, par le tir d'un antichar qui le prend de dos (pour tous détails sur l'odyssée du *Mistral* ➡ *Chars B au combat* de Stéphane Bonnaud, p. 91). Sur cette épave déjà érodée mais pas encore souillée d'inscriptions allemandes, on devine, plus qu'on ne le voit réellement, le camouflage longitudinal de la caisse (➡ *profil page 45*), qui dénote un montage FCM. En arrière plan, une voiture a sauté et a brûlé. Deux autres VL de l'armée française ont elles aussi été détruites. Un peu plus loin se découpe la haute silhouette d'une AMD 35 Panhard. *(Coll. F. Vauvillier)*

I - GROUPE « DES CINQ PREMIERS BATAILLONS »

Ce groupe comprend les 175 premiers chars issus des sept premiers marchés, précisément ventilés comme l'indique le tableau de la page ci-contre.

Ces 175 chars nous sont connus, sans aucune exception, non seulement par leur numéro, mais aussi par leur nom.

Au point de vue opérationnel, le total des chars du premier groupe est en fait réduit à 174, seul chiffre à prendre en considération, car le char n° **101**, utilisé pour divers essais et développements, puis finalement transformé en 1937 en premier prototype du char B 1*ter*, est indisponible pour les armées.

Production

La production de ce premier groupe ne s'achève qu'en octobre 1939. Jusqu'au milieu de l'année 1938, les sorties de matériels sont dramatiquement lentes, mais elles tendent à s'accélérer à partir de la mi-1938, et l'on parvient, au printemps 1939, à atteindre un rythme mensuel de production de 10 chars B 1*bis*.

Le détail des sorties mensuelles (en moyenne annuelle) atteintes avant-guerre est le suivant :

1,75 char B par mois	en 1935
1,66	en 1936
3	en 1937
3,25	en 1938
8,4	en 1939 (temps de paix)

À la déclaration de guerre, sur les 174 chars du premier groupe, 163 sont construits. Les 11 derniers appareils sortiront de montage :

4 en septembre 1939
7 en octobre 1939 (+ 3 du 2e groupe)
174 chars de série du premier groupe.

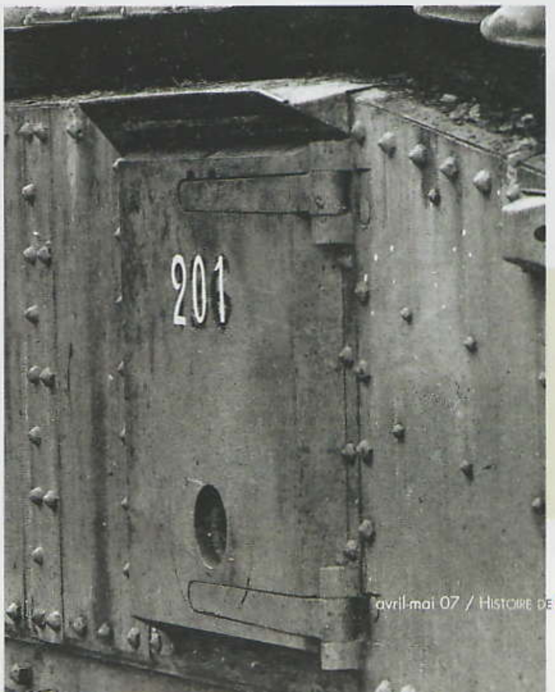
Numérotation

Les chars B 1 sont numérotés de **101** à **135**.

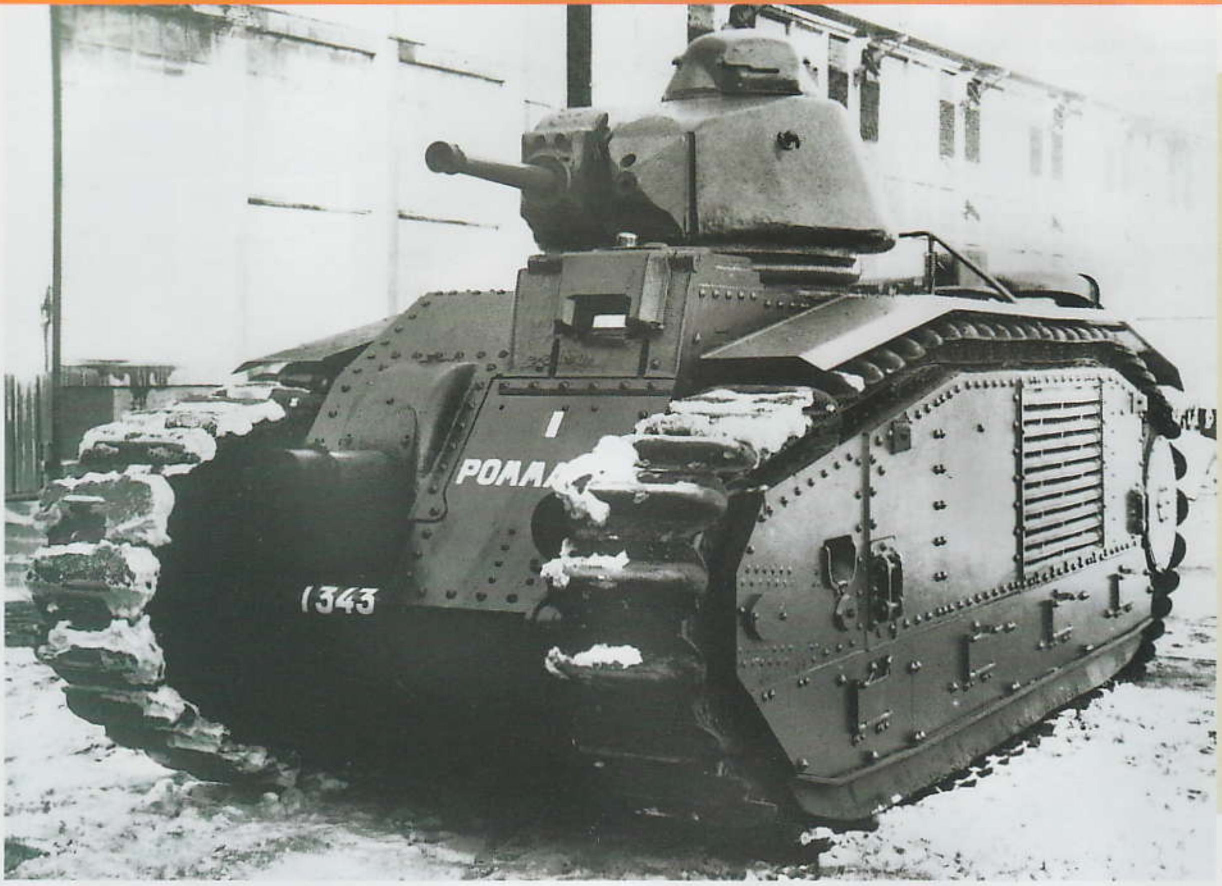
Les premiers chars B 1*bis* ont été initialement numérotés à la suite, c'est-à-dire à partir du n° **136**, mais rapidement, une nouvelle numérotation a été adoptée, en commençant au n° **201** (ex-136).

Ces numéros sont attribués, dans chaque marché, par tranches successives affectées aux différents coparticipants monteurs. Et là surgit une première difficulté : si le total des chars montés par chaque coparticipant est connu, nous n'avons pas retrouvé dans les archives, au-delà du n° 270, les numéros précisément attribués à chacun. Seuls dix numéros des FCM sont connus en sus (n^{os} **294** à **302** et **337**), d'où une situation réduite aux hypothèses pour les B 1*bis*, hypothèses d'autant plus fragiles que quatre chars devant être montés par le Creusot l'ont été en fait par Renault et par Saint-Chamond (➡ *tableau page ci-contre, note 3*).

Nous nous bornons donc, dans nos tableaux d'affectation des chars au sein des unités opérationnelles (➡ *pages 45, 47 et 49*) à indiquer, en rouge foncé, les constructeurs dont nous sommes sûrs, et en rose pale le fruit de nos hypothèses.



Cet agrandissement d'une photographie d'usine du char B 1*bis* **201**, presque neuf et ne portant pas encore son nom *France*, revèle que le numéro de portière a été peint par-dessus le **136** , les chiffres initiaux demeurant discernables. On voit aussi le logement de serrure de porte de grand diamètre, qui caractérise les chars B 1*bis* jusqu'au n° 385 environ. *(Coll. F. Vauvillier)*



Le **343** *Pommard* est le troisième appareil du 2e groupe. On le voit ici, selon toute vraisemblance à l'AMX de Satory en janvier 1940, juste avant sa livraison à Gien qui l'affectera au 49e BCC. Au plan des marques distinctives, le *Pommard* présente deux particularités : petit drapeau au-dessus du nom, et présence d'un second petit drapeau sur l'entretoise avant, devant le numéro. Son camouflage, qui n'apparaît pas ou quasiment pas sur ce document, est probablement ton sur ton, à base de gris vert et de terre d'ombre en larges zones dégradées, suivant les nouvelles directives du 16 août 1938. *(DR, via F. Vauvillier)*

II - GROUPE « DU 6e au 10e BATAILLON »

Ce groupe comprend les 175 chars suivants, portant les nos **341** à **515**, résultant des quatre derniers marchés passés avant-guerre[3].

Production

Le montage de ces chars est cette fois réparti entre cinq coparticipants et non plus quatre, l'AMX (nouvel établissement de Satory) y figurant pour la première fois. La part *initialement* dévolue à chacun est donnée, pour chaque marché, dans le tableau de la page 38. Soit, en chiffres cumulés :

Renault	43 chars
AMX	57 chars *(non atteint)*
Schneider	15 chars
FCM	28 chars
FAMH	32 chars
	175 chars

La sortie de chaîne des chars de ce groupe débute en octobre 1939, avec trois chars (plus, ce mois-là, les sept derniers du premier groupe). En novembre, 13 chars sortent à leur tour, portant le total général à 190 appareils de série achevés au 30 novembre 1939.

Bien que des dates contractuelles de livraison[4] aient été fixées avant-guerre au moment de la passation des marchés, celles-ci deviennent caduques avec la mobilisation. De fait, la construction des chars du groupe des « *6e au 10e bataillons* » est englobée dans le programme des fabrications de guerre, avec une montée progressive en puissance et un achèvement prévu pour mai 1940, suivi d'un enchaînement immédiat sur la réalisation des commandes de mobilisation.

La production effectivement réalisée par les cinq coparticipants, de décembre 1939 au 15 juin 1940, comparée aux objectifs assignés mensuellement à chacun d'eux, est donnée dans le tableau ci-contre.

Il est nécessaire, à ce stade, de dresser un palmarès des coparticipants. Se classent, dans l'ordre :

1ers ex-æquo : Renault et FCM, qui tiennent tous deux leur programme, à trois jours près.

3es ex-æquo : Schneider et FAMH, avec chacun sensiblement un mois de retard sur leur programme.

L'AMX apparaît comme le bon dernier, avec six semaines d'un retard dont les causes — non sans conséquences sur la numérotation des chars — demanderont un peu plus loin toute notre attention.

PRODUCTION DE GUERRE MENSUELLE DES CHARS B 1*bis*

	1939 Situation le 30 nov.	déc.	1940 janv.	fév.	mars	avril	mai	1-15 juin	Total
Renault	103 + 7	4	5	10	16	1 + 10	18	8	**182**
programmés		*3*	*6*	*13*	*14*]	*15*	*15*	*7,5*	*183,5*
AMX	0 + 3	5	8	8	9	7	5	2	**47**
programmés		*5*	*8*	*10*	*11*	*10*	*10*]	*5*	*62*
Schneider	11 + 1	1	3	2	4	3	1 + 3	3	**32**
programmés		*2*	*3*	*3*	*5*	*1*]*+4*	*5*	*2,5*	*37,5*
FCM	41 + 2	2	5	3	4	5	5	2 + 3	**72**
programmés		*2*	*5*	*5*	*5*	*5*	*4*]*+1*	*2,5*	*72,5*
FAMH	19 + 3	3	4	4	12	6	10	9	**70**
programmés		*2*	*6*	*10*	*11*]*+1*	*12*	*12*	*6*	*82*
Total sorti	**174[1] + 16**	**15**	**25**	**27**	**45**	**32**	**42**	**27**	**403**
programmés	*1. Dont 34 B 1*	*14*	*28*	*41*	*47*	*47*	*47*	*23,5*	*437,5*

🟩 Part du groupe des « cinq premiers bataillons »
▨ Part *initiale* du groupe « du 6e au 10e bataillon »
🟨 Démarrage des commandes de mobilisation

] Achèvement *théorique* du groupe « du 6e au 10e bataillon »

Numérotation

Nous ne disposons d'aucune liste concernant la ventilation des nos **341** à **515** entre les différents coparticipants monteurs. Les seuls chars de cette tranche dont nous connaissons, *ou présumons*, le monteur sont :

- pour Renault, le n° **385** ;
- pour FCM, les nos **337**, **402** et **502** ;
- pour Schneider[5], le n° **357** ;
- et pour l'AMX, les nos **343**, **361** et **407** *(photos)*

À partir d'aussi peu de numéros connus à ce jour, il est impossible d'émettre une hypothèse sur les attributions de ce groupe, et ce d'autant moins que sont intervenus d'importants mouvements de numéros, comme nous allons le mettre en évidence plus loin.

NOTES

[3] Le dernier marché de ce groupe, notifié aux industriels le 26 septembre 1939, avait été décidé le 23 février 1939.

[4] Les cadences du temps de paix ne devaient pas excéder 16 exemplaires par mois, en vue de l'achèvement du 10e bataillon en décembre 1940. Les cadences réelles seront bien supérieures.

[5] L'ACT ayant été dénationalisé fin 1939.

Les chars introuvables « *du 6^e^ au 10^e^ bataillon* »

Dans le second groupe (n° **341** à **515**), 11 chars posent problème. Le premier d'entre eux, figurant sur la liste des noms à attribuer au « *6e bataillon* » (de fabrication), le n° **359** *Arbois*, n'apparaît nulle part en unité. Le mystère demeure entier à son sujet.

Dix autres chars soulèvent un problème d'un autre ordre : *leur existence même reste à prouver.* Il s'agit des n^os^ **493** à **501**, ainsi que du n° **508**. Nous verrons un peu plus bas nos hypothèses à leur sujet.

III - PREMIÈRE COMMANDE DE MOBILISATION

Cette commande de 400 exemplaires est décidée le 27 septembre 1939 et notifiée le 12 octobre, ces chars prenant la suite des précédents, sur les chaînes de montage, sans la moindre interruption.

Production

Avec l'accélération progressive des cadences, le tout premier exemplaire est attendu fin mars 1940 des FAMH. Renault puis Schneider doivent emboîter le pas début avril, suivis fin mai des FCM et tout début juin de l'AMX à Satory. Ceci du moins en théorie (➡ *tableau page ci-contre, lignes* « programmés »*).*

En réalité, du fait des retards constatés de certains coparticipants — surtout l'AMX —, c'est Renault qui inaugure la série, en sortant début avril le premier char de la commande de mobilisation. Le premier FAMH et le premier Schneider au-delà des commandes du temps de paix sortent tous deux début mai, tandis que le premier FCM ne sort que début juin. Quant à l'AMX, son retard est tel — pour les raisons développées plus bas — qu'il ne lui sera pas permis d'entamer, *du point de vue quantitatif*, la commande de mobilisation.

Numérotation probable

En l'absence de données formelles, nous en sommes là encore réduits à une hypothèse basée sur :

a) la quantité totale initialement attribuée à chaque coparticipant (➡ *tableau des marchés page 38)* ;

b) les renseignements connus sur l'existence de certains chars dont le numéro est supérieur à 515 ;

c) le « remboursement » d'un certain nombre de chars qui, dans la tranche du « *6e au 10e bataillon* », auraient dû être attribués à l'AMX et l'ont été à un ou plusieurs autres coparticipants. Pour simplifier l'hypothèse, nous les avons supposés intégralement attribués à Saint-Chamond (FAMH).[6]

De ces trois séries de données, nous déduisons la répartition présumée suivante :

Tranche	*Quantité prévue*	*Sortis*
n° **516** à **685**	170 chars **Renault**	36
n° **686** à **735**	50 chars AMX	0
n° **736** à	FAMH [7] montés par l'**AMX**	10
(n° 736 à **855)**	*(120)* chars **FAMH**	– 1 [7]
n° **856** à **875**	20 chars **Schneider**	6
n° **876** à **915**	40 chars **FCM**	3
	400 chars	**54**

En donnant ce tableau, nous prenons le risque d'être contredits par la sortie de nouvelles photos, ou la mise à jour de documents d'archives inconnus. Nous acceptons ce risque, mais le lecteur est en droit de connaître avec plus de précision les éléments sur lesquels nous nous sommes fondés pour tenter d'avancer dans ce *no man's land.* Voici donc nos observations et nos déductions à ce sujet.

À la recherche des chars B perdus

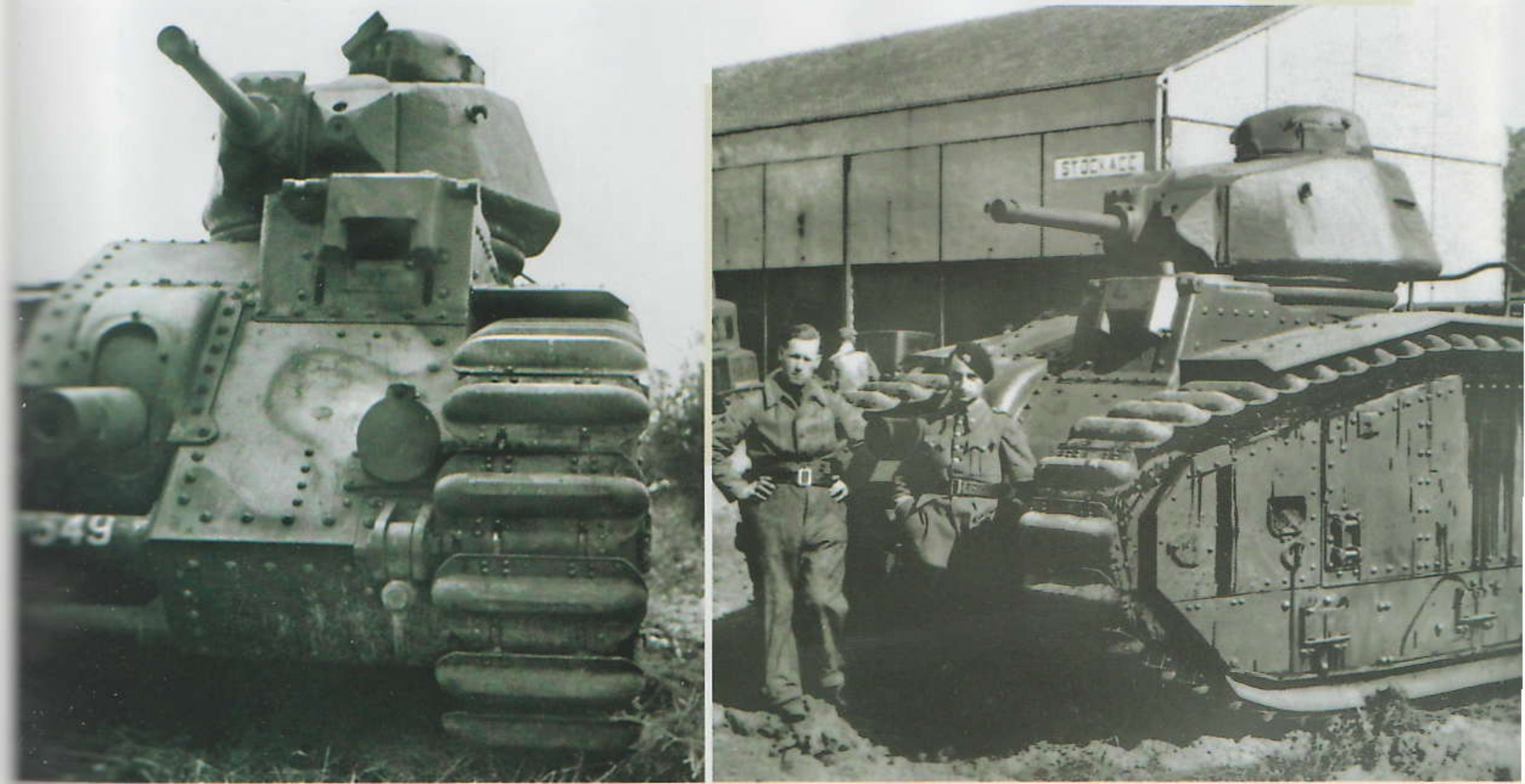
Nous commencerons cette recherche par le coparticipant qui soulève le plus de questions, l'AMX. L'analyse de son cas soutend le reste du raisonnement.

Le lot attribué à l'AMX

De tous les coparticipants monteurs, l'atelier AMX de Satory est le seul à ne pas produire des organes ou sous-ensembles. Il est donc entièrement tributaire des autres et ceux-ci, malgré la mécanique bien huilée mise en place par l'ingénieur principal Lavirotte, auront une tendance naturelle à se servir en premier [8]. En outre, Renault actionne durant l'hiver 1939-1940 de façon qu'il n'y ait plus en région parisienne qu'un seul centre de montage des chars B 1*bis*, à Billancourt, en prétendant réserver à l'AMX le rôle ingrat de la mise au point des chars sortis de chaîne. Lavirotte s'opposera fermement à cette proposition mais le résultat de cette « fronde » n'en transparaît pas moins dans les médiocres performances de l'atelier de Satory.

Si bien que le nombre total de chars montés par l'AMX, de l'origine [9] au 15 juin 1940, n'est

(suite page 44)



Le **549** replié à Albi sans avoir été versé dans une unité de combat a été abondamment photographié. Le rapprochement de ces deux documents montre combien l'interprétation des photos est sujette à caution en matière de camouflage. À gauche, le motif Renault apparaît distinctement. À droite, le même char semble, à tort, de teinte unie.
(Coll. Anciens des chars)

NOTES

[6] Cependant, il est possible que quelques chars ex-AMX portant des numéros avant 515 aient aussi été attribués aux autres coparticipants. Mais en ce cas avec une incidence moindre sur les tranches numériques de ces derniers.

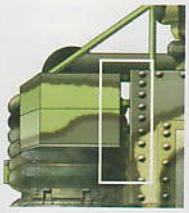
[7] En réalité, Saint-Chamond livre 19 chars au titre de la commande de mobilisation. Sa « sortie négative » symbolise l'hypothèse selon laquelle il restait à FAMH à la mi-juin à combler un seul numéro de la série précédente (ex-AMX), avant d'attaquer la tranche des numéros de mobilisation.

[8] Lavirotte l'écrira plus tard en termes nuancés : à l'AMX, « *les montages furent très soignés mais les cadences massives des usines Renault et de FAMH absorbaient les ensembles au fur et à mesure de leur fabrication et la chaîne eut bien du mal à être alimentée.* »

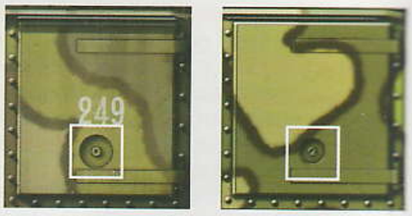
[9] Le premier char monté par l'AMX sort de chaîne le 14 août 1939, mais il n'est pas mis en recette avant septembre. Ce délai est normal. On en trouve trace notamment dans un document Renault du 9 décembre 1939 : pour les livraisons des chars sur wagons, à destination de l'ERGM de Gien où sont alors expédiés tous les chars neufs, « *il faut compter un mois minimum de décalage à partir de la sortie de chaîne.* »

HOMMES ET MATÉRIELS DU 15e BCC
CHARS B AU COMBAT
Stéphane Bonnaud

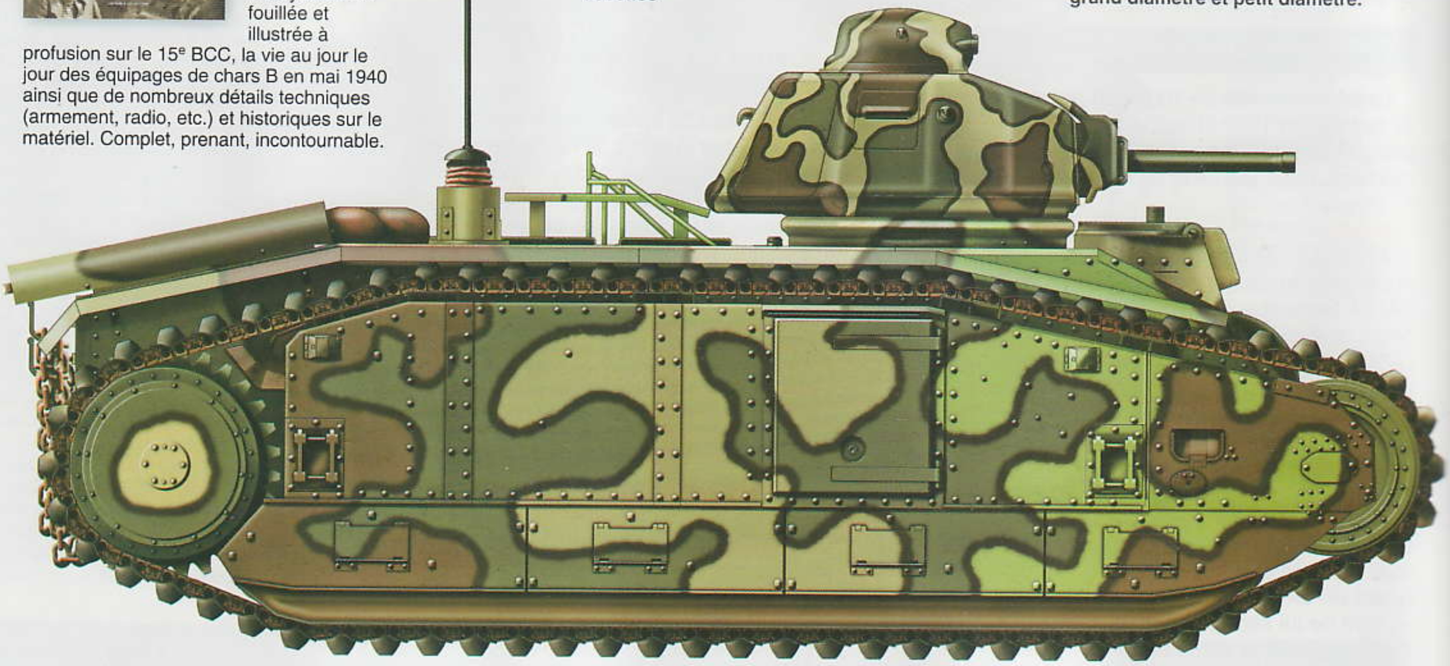
POUR UNE VISION À LA LOUPE
Chars B au combat *de Stéphane Bonnaud (H&C 2002).*
Le très grand classique, comportant une étude incroyablement fouillée et illustrée à profusion sur le 15e BCC, la vie au jour le jour des équipages de chars B en mai 1940 ainsi que de nombreux détails techniques (armement, radio, etc.) et historiques sur le matériel. Complet, prenant, incontournable.



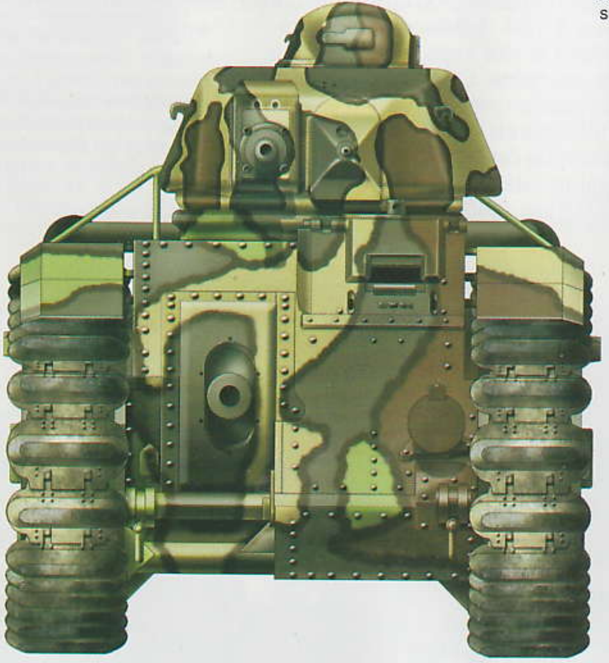
Écrans de chenilles décollés

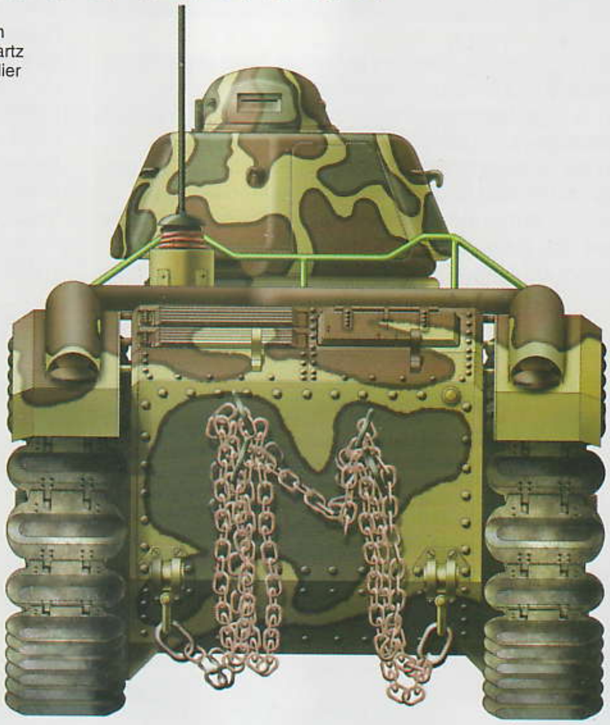


Logement de serrure de porte, grand diamètre et petit diamètre.



Tracés et mise en couleurs Éric Schwartz sur notice F. Vauvillier © H&C 2007 Échelle 1/35





Ce char qui ne porte encore ni numéro ni nom, présente le **camouflage Renault deuxième type**[A], mis en évidence dans nos deux ouvrages *Les automitrailleuses de reconnaissance* (H&C 2005), tome 1 p. 29 et tome 2 p. 19.

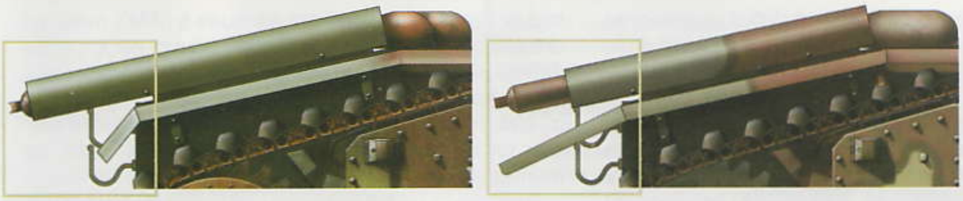
Le *camouflage deuxième type* consiste, comme nous l'avons donc déjà écrit, en un assemblage de trois ou quatre tons en tâches de formes arrondies, plus ou moins tourmentées, et surtout bordées d'un filet de teinte très foncée, le plus souvent flou (s'il est peint au pistolet), ou éventuellement plus net, comme cela semble être le cas sur un certain nombre de B 1*bis*.

Nous avons ici la présence bien visible des quatre nuances employées par l'usine de Billancourt pour la peinture des engins blindés : *vert olive*, *ocre*, *vert d'eau* et *terre de Sienne*.

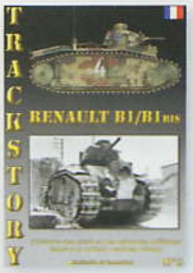
La tourelle, réalisée et peinte séparément par un autre industriel (Billancourt étant seulement chargé de l'installation de la tourelle sur le char en vue de sa réception définitive), présente un schéma de même esprit général, mais différent : liserés plus fins et nets, au pinceau, et emploi de trois tons seulement.

S'il existe de manière flagrante un « style Renault » en matière de camouflage, aucun schéma type n'est fixé, chaque char est différent. Ici, grâce à la notice technique, nous bénéficions d'un cas d'école probablement unique : ce char est flambant neuf, son camouflage parfaitement visible, et surtout, *nous disposons de toutes les faces.* En revanche, il ne nous est pas possible de lui attribuer précisément un numéro.

[A] On ne connaît pas d'emploi du camouflage Renault premier type sur B 1*bis*, mais il est fréquent sur le B 1.

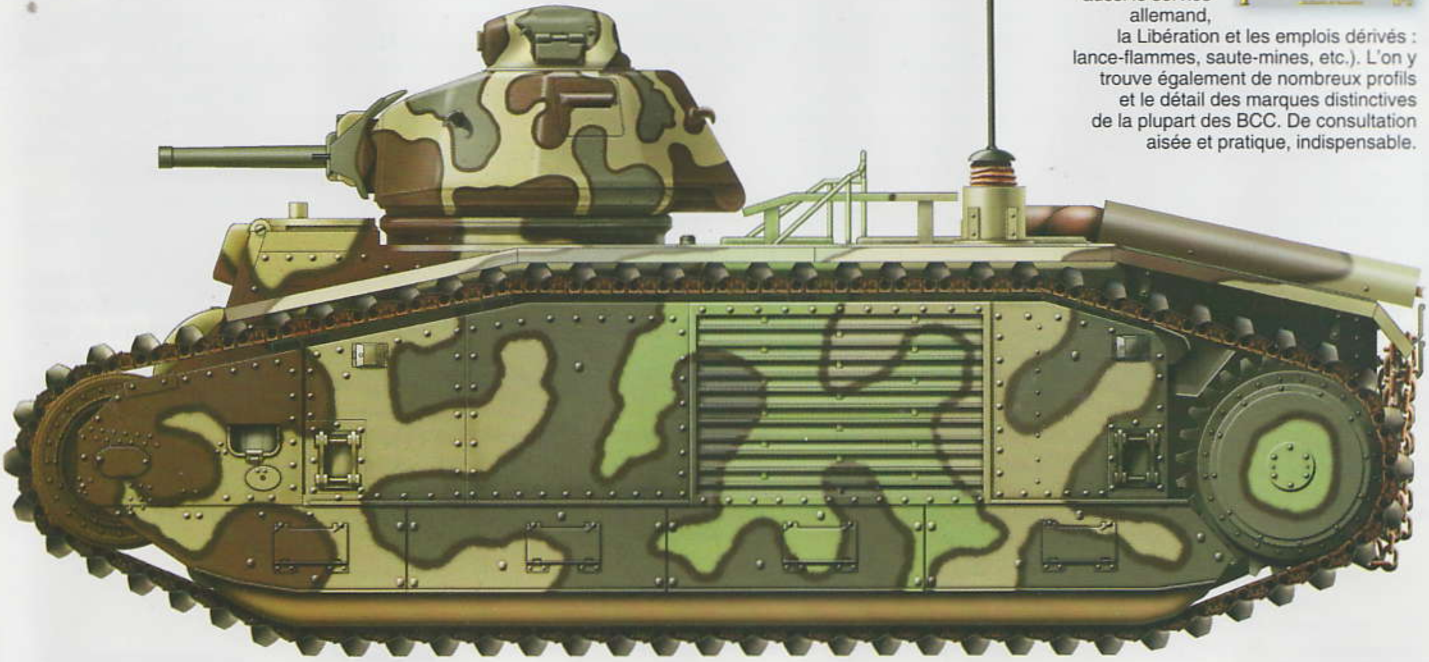


Silencieux d'échappement de type allongé (fabrication Bronzavia), caractérisant les chars B 1*bis* jusqu'au « *6e bataillon* » inclus. Cache-lueurs et bavolets sont plus ou moins longs suivant les fabrications.



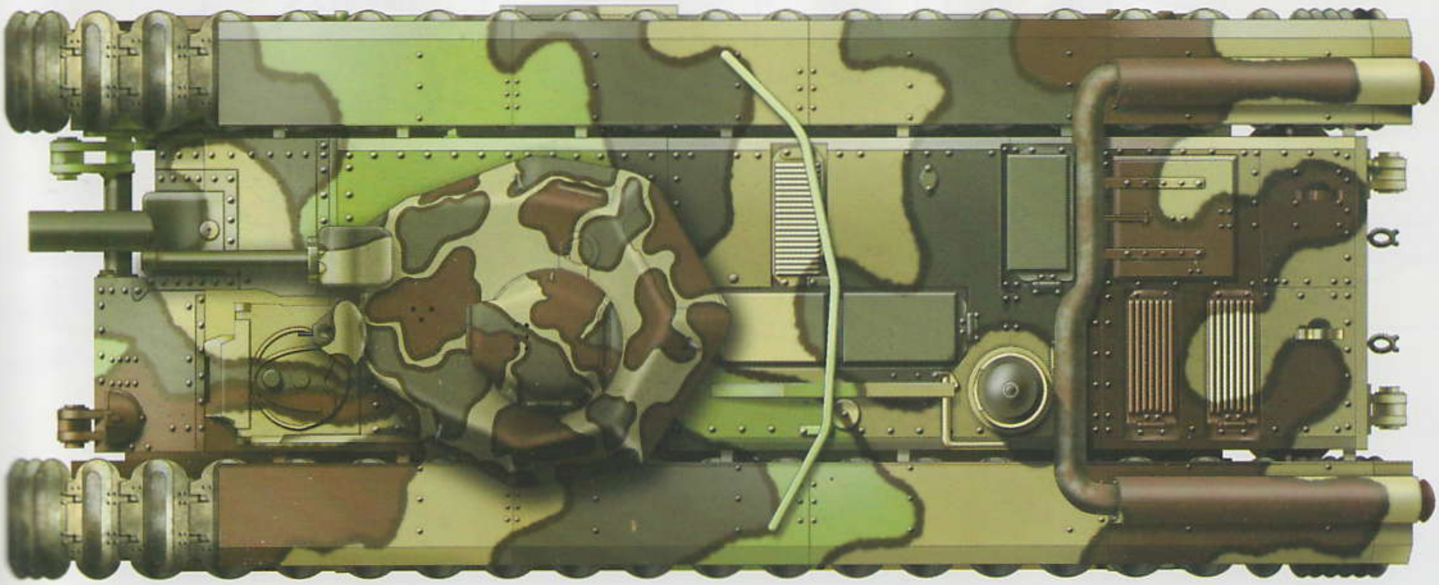
POUR UN PANORAMA GLOBAL
Les chars B de Pascal Danjou (*Éditions du Barbotin* 2005).

Un exposé très complet incluant aussi le service allemand, la Libération et les emplois dérivés : lance-flammes, saute-mines, etc.). L'on y trouve également de nombreux profils et le détail des marques distinctives de la plupart des BCC. De consultation aisée et pratique, indispensable.



PRÉSENTATION CINQ VUES DU CHAR B1 BIS

D'APRÈS LA NOTICE TECHNIQUE DU 1er MARS 1940



Relevons cependant les détails caractéristiques suivants[B], qui permettent de situer ce char à un certain stade de la production : sans doute à mi-réalisation du « *7e bataillon* », peut-être plus précisément entre les nos 382 et 397, car :

— les écrans de chenilles sont encore décollés de la caisse ;

— le logement de serrure de porte latérale est, tout nouvellement, de petit diamètre (et non plus de grand diamètre) ;

— le silencieux court de pot d'échappement a fait son apparition. Relativement à ce qui a déjà été écrit à ce sujet[B], nous pouvons apporter quelques éléments concrets : la fourniture de nouveaux collecteurs d'échappement en acier inoxydable Barberis & Neveux a débuté précisément avec le premier char du « 7e bataillon », et ceux-ci sont équipés de silencieux type Avios. D'où la réduction en longueur des échappements du char B 1*bis* à ce stade précis de la fabrication.

Quand ce char est-il sorti d'usine ? Si la série des photographies d'origine[C] est sincère, sans retouche pour mise à jour (ce qui arrive hélas souvent sur les photos de notices), si cet appareil est donc assurément l'un des neuf chars du « 7e bataillon » attribués à Renault, alors nous pouvons indiquer avec certitude : char sorti de Billancourt en décembre 1939 ou janvier 1940. Ceci en parfaite cohérence avec la date de la notice. ■

[B] L'observation des différences apparentes du char B 1*bis* en cours de production a fait l'objet d'un article de Jean-Pierre Valantin et Antoine Misner dans *Batailles & Bindés* n° 16, Deux autres articles des mêmes auteurs dans les n° 17 et 18, traitent des marques et camouflages des chars B.

[C] Nous les publierons prochainement, avec la terminologie du char B.

que de 47 appareils au total, soit un déficit *apparent* de 10 exemplaires sur les 57 qui revenaient à l'AMX dans le groupe de marchés des « *6e au 10e bataillon* ».

Or, il est également *sûr* qu'au moins trois chars de la commande de mobilisation (n° **737**, **738** et **740**), sont sortis de montage de l'AMX et que sept autres chars de la même série numérique, dont la sortie est *sûre* (n° **736**, **739**, **742**, **743**, **746**, **747** et **749**) proviennent *à l'évidence*, eux aussi, de l'AMX. Force est d'en conclure que le déficit de montage de l'AMX sur la commande précédente s'en trouve augmenté d'autant. Soit un déficit minimum, sur la tranche des nos 341 à 515, de 10 + (3 sûrs + 7 *à l'évidence*[10]) = 20 chars non sortis par l'AMX dans cette tranche.

Mais il est, en pratique, exclu que ces 20 numéros aient été laissés vacants. L'explication est donc à trouver ailleurs : nous pensons que tous les chars portant les nos jusqu'à 515 inclus sont sortis (ou étaient sur le point de sortir), y compris ceux initialement attribués à l'AMX et dont les éléments[11] ont, *à l'évidence*, été dirigés vers d'autres coparticipants pour le montage final[12]. Et nous pensons tout particulièrement à Saint-Chamond.

Le lot attribué aux FAMH (Saint-Chamond)

À ce jour, aucun char B1 bis n'a été identifié comme, à la fois provenant de Saint-Chamond et possédant un numéro supérieur à 515. Or, il est sorti 19 chars des FAMH au titre de la commande de mobilisation, chiffre de production confirmé. C'est donc que ces chars portent des numéros vacants dans la série jusqu'à 515 inclus, numéros initalement attribués à l'AMX mais qui ont été transférés (au nombre de 20 ex., avons-nous estimé plus haut), à un certain moment du processus. En particulier, les chars « introuvables » de la tranche n° **493** à **501** constituent dans notre hypothèse le dernier lot de fabrication FAMH de mai-juin 1940, au moment où survient l'armistice.

Soulignons un fait essentiel : en raison de son potentiel industriel et de sa situation géographique, le centre de Saint-Chamond est qualifié par Lavirotte de « *notre dernier espoir* ». Le 16 juin, une conférence technique s'y tient : « *réparation des chars B 1bis venant d'y être expédiés des unités, sorties accélérées de matériels...* ». Ainsi, les FAMH ont servi d'ultime réserve de chars B, ce qui explique que les numéros des derniers appareils sortis (à partir du n° 493[13]) n'apparaissent dans aucune relation, aucun rapport retrouvé à ce jour.

Les chars de Saint-Chamond ont sans doute aussi été les derniers à recevoir des tourelles, dans les ultimes jours avant l'armistice. L'on sait en effet que :

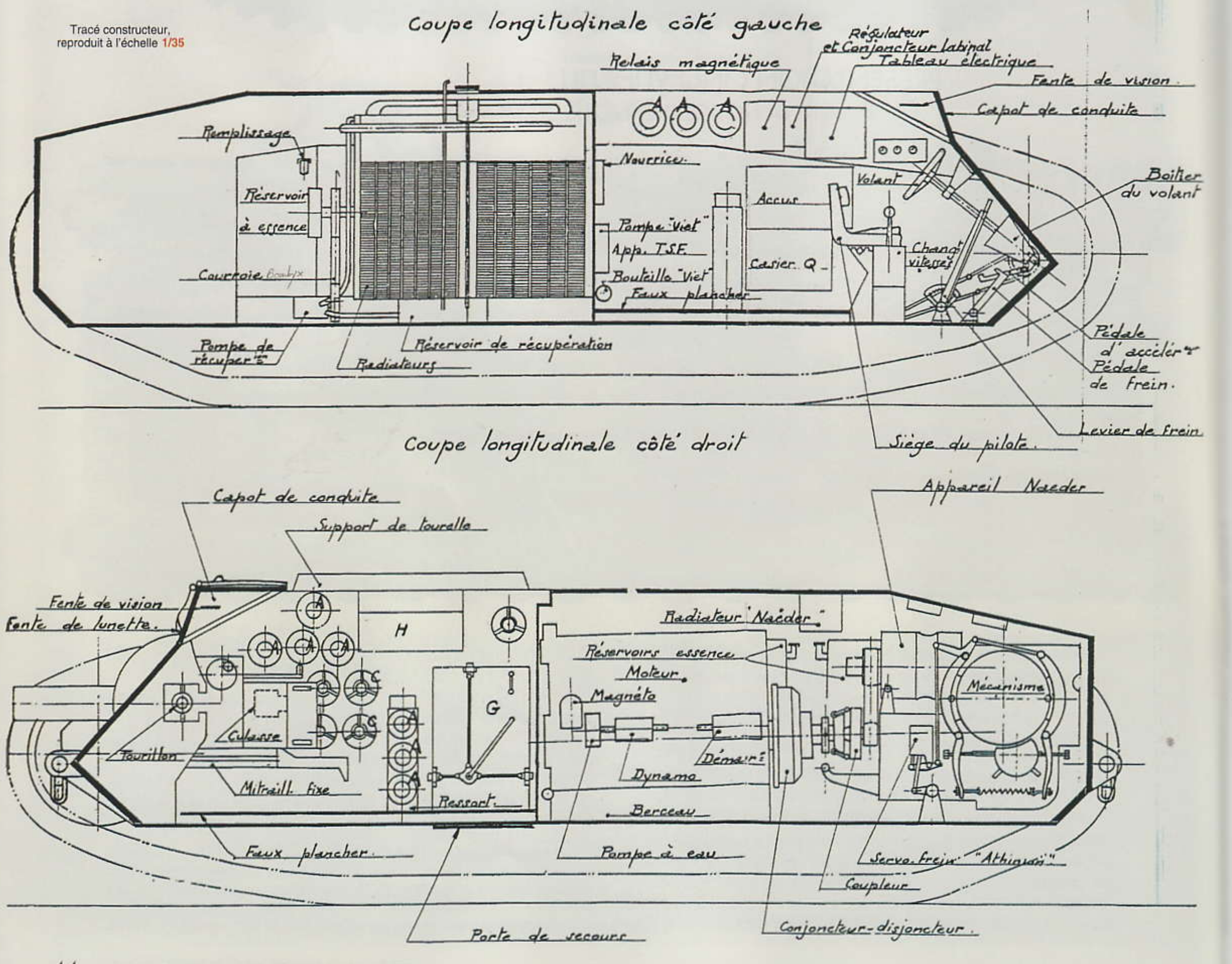
a) une douzaine de chars a, entre fin mai et début juin, manqué de tourelle : au 1er juin 1940, on dénombre 366 chars (dont les 34 B 1) expédiés aux armées, pour 392 chars sortis de chaîne, dont 11 sans tourelle.

b) le nombre total de tourelles sorties a bien été, au 15 juin 1940, de 403 (archives Lavirotte). Mais rien ne dit qu'elles ont toutes été montées.

Notons enfin que, le 21 juin 1940, deux chars B (probablement neufs, numéros inconnus) « *venant de Saint-Chamond* » sont pris en compte par une unité.

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR DU CHAR B1 *BIS*

Tracé constructeur, reproduit à l'échelle 1/35


Coupe longitudinale côté gauche
Régulateur et Conjoncteur Labinal
Relais magnétique
Tableau électrique
Fente de vision
Capot de conduite
Remplissage
Nourrice.
Boîtier du volant
Volant
Réservoir à essence
Accus
Pompe "Viet"
App. T.S.F.
Changt vitesses
Courroie Bombyx
Casier Q
Bouteille "Viet"
Faux plancher
Pédale d'accélér.
Pédale de frein.
Pompe de récupérn
Réservoir de récupération
Radiateurs
Levier de frein
Coupe longitudinale côté droit
Siège du pilote.
Appareil Naeder
Capot de conduite
Support de tourelle
Fente de vision
Fente de lunette.
H
Radiateur "Naëder"
Réservoirs essence
Moteur
Magnéto
Mécanisme
G
Culasse
Démarr.
Tourillon
Dynamo
Mitraill. fixe
Ressort
Berceau
Faux plancher
Pompe à eau
Servo-frein "Athinian"
Coupleur
Porte de secours
Conjoncteur-disjoncteur.
A
C

---

[10] D'après les prises en compte par es unités et les colonnes d'évacuation, les chars 741, 744, 745 et 748, sans doute inachevés, semblent ne pas avoir quitté Satory. C'est du moins l'hypothèse que nous formulons.

[11] « *Le numérotage des organes (moteurs, embrayages, trains de roulement, etc.) et des lots de pièces (collections de blindages, d'aménagements, etc.) est le même que pour les chars.* » (Programme de montage des chars B 1*bis*, 9 février 1940).

[12] Comme le laisse entendre Lavirotte : « *En mai 1940, pour satisfaire aux nouveaux besoins, l'organisation bien rodée dut être modifiée, tant par la menace du repli des usines du nord de la France que par le besoin de sortir le plus grand nombre de chars quelle que soit la répartition prévue entre les monteurs ; dans les chaînes de montage, les plans de pose des organes n'étaient plus suivis et les ensembles se montaient au fur et à mesure de leur arrivée sur place.* »

[13] Sans archives nouvelles, il n'est pas possible de déterminer avec exactitude à quel numéro la fabrication FAMH s'est arrêtée.

CHARS DU 15e BCC

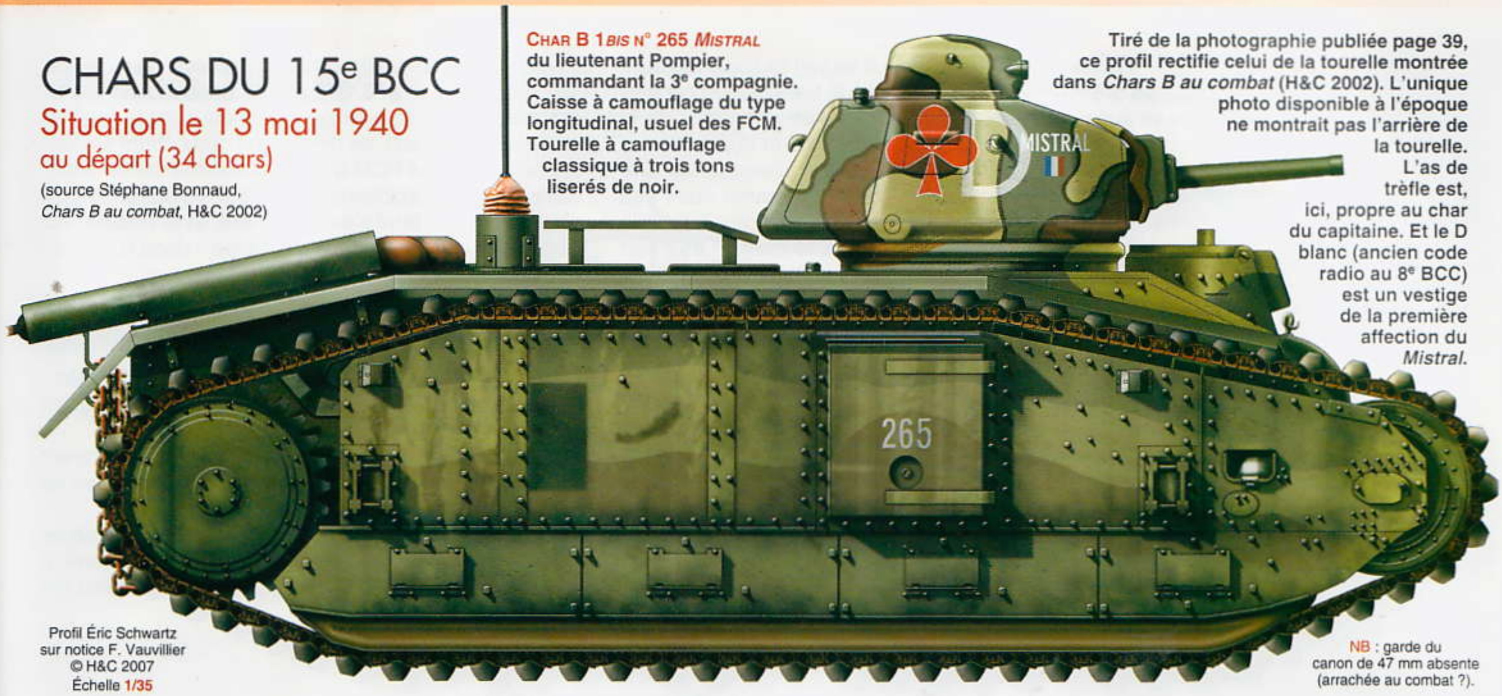
Situation le 13 mai 1940

au départ (34 chars)

(source Stéphane Bonnaud, *Chars B au combat*, H&C 2002)

CHAR B 1*BIS* N° 265 *MISTRAL* du lieutenant Pompier, commandant la 3e compagnie. Caisse à camouflage du type longitudinal, usuel des FCM. Tourelle à camouflage classique à trois tons liserés de noir.

Tiré de la photographie publiée page 39, ce profil rectifie celui de la tourelle montrée dans *Chars B au combat* (H&C 2002). L'unique photo disponible à l'époque ne montrait pas l'arrière de la tourelle. L'as de trèfle est, ici, propre au char du capitaine. Et le D blanc (ancien code radio au 8e BCC) est un vestige de la première affection du *Mistral*.



Profil Éric Schwartz sur notice F. Vauvillier © H&C 2007 Échelle 1/35

NB : garde du canon de 47 mm absente (arrachée au combat ?).

CHEF DE BATAILLON

FCM	234	Marseille

COMPAGNIE D'ÉCHELON

R	233	Nice
R	207	Martinique
R	201	France

1re COMPAGNIE

R	230	Rennes
	1re section	
R	225	Grenoble
R	209	Sénégal
R	210	Tonkin
	2e section	
R	221	Lyon
FCM	235	Toulon
FAMH	257	Bourrasque
	3e section	
R	208	Guadeloupe
R	227	Bordeaux
FCM	267	Tempête

2e COMPAGNIE

R	212	Cambodge
	1re section	
R	214	Corse
ACT	252	Flamberge
FAMH	258	Foudroyant
	2e section	
R	213	Aquitaine
R	202	Algérie
R	216	Anjou
	3e section	
R	206	Madagascar
R	217	Cantal
ACT	254	Bombarde

3e COMPAGNIE

FCM	265	Mistral
	1re section	
R	218	Vosges
R	228	Nantes
FCM	262	Tramontane
	2e section	
R	215	Savoie
R	224	Besançon
R	204	Tunisie
	3e section	
R	203	Maroc
R	205	Indochine
FCM	266	Tornade

2e DCR

CHARS DU 8e BCC

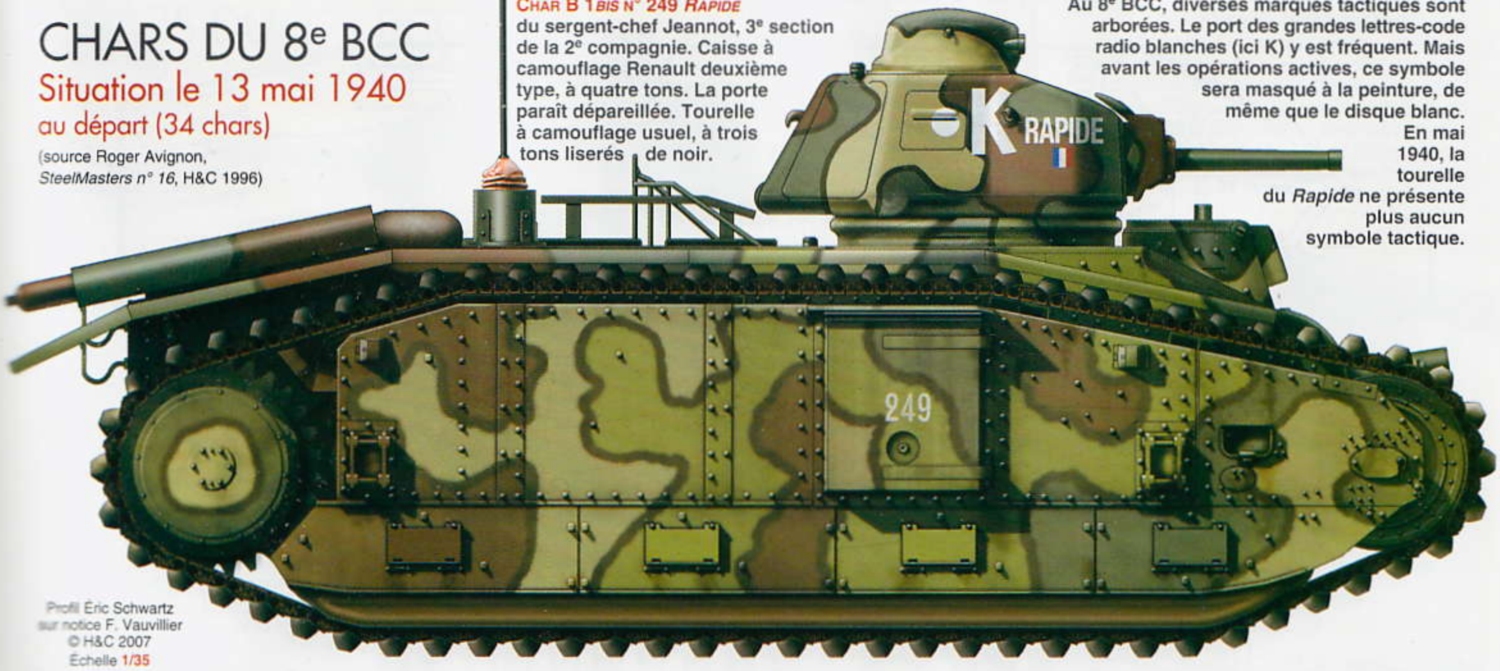
Situation le 13 mai 1940

au départ (34 chars)

(source Roger Avignon, *SteelMasters n° 16*, H&C 1996)

CHAR B 1*BIS* N° 249 *RAPIDE* du sergent-chef Jeannot, 3e section de la 2e compagnie. Caisse à camouflage Renault deuxième type, à quatre tons. La porte paraît dépareillée. Tourelle à camouflage usuel, à trois tons liserés de noir.

Au 8e BCC, diverses marques tactiques sont arborées. Le port des grandes lettres-code radio blanches (ici K) y est fréquent. Mais avant les opérations actives, ce symbole sera masqué à la peinture, de même que le disque blanc. En mai 1940, la tourelle du *Rapide* ne présente plus aucun symbole tactique.



Profil Éric Schwartz sur notice F. Vauvillier © H&C 2007 Échelle 1/35

CHEF DE BATAILLON

FCM	402	Villers-Bretonneux

COMPAGNIE D'ÉCHELON

R	239	Impétueux
R	245	Lunéville
R	246	Téméraire

1re COMPAGNIE

R	244	Audacieux
	1re section	
ACT	253	Tromblon
R	220	Paris
R	247	Redoutable
	2e section	
ACT	255	Corsaire
R	226	Toulouse
R	243	Intrépide
	3e section	
FAMH	260	Ouragan
R	222	Rouen
R	232	Amiens

2e COMPAGNIE

FCM	263	Sirocco
	1re section	
R	223	Lille
R	219	Ouessant
R	229	Brest
	2e section	
R	211	Cochinchine
FCM	269	Tonnerre
FCM	270	Typhon
	3e section	
FCM	268	Eclair
R	250	Adroit
R	249	Rapide

3e COMPAGNIE

ACT	256	Pirate
	1re section	
FAMH	259	Terrible
R	240	Indomptable
R	236	Glorieux
	2e section	
R	238	Hardi
R	237	Héros
FAMH	261	Trombe
	3e section	
R	242	Victorieux
R	248	Courageux
R	241	Triomphant

Le lot attribué à Renault

Traditionnellement, Renault se voit toujours attribuer les premiers numéros de chaque tranche. On constate aussi que la trentaine des premiers numéros de la commande de mobilisation (n° **516** et suivants) est presque complètement identifiée. Par ailleurs, les n° **540** à **544** sont donnés de source sûre comme étant des Renault. Enfin, une photographie d'origine allemande montre, sur chaîne à Billancourt, le char n° **552** non tourellé et non chenillé. Il est très probable que les Allemands ont photographié le char le plus abouti disponible dans l'usine [14]. Ce char non sorti est le 37e de sa tranche numérique présumée, ce qui corrobore rigoureusement le chiffre de 36 chars sortis par Renault sur la commande de mobilisation.

Le lot attribué à Schneider

Nous avons supposé que le n° **856** *Lannes* est sorti du Creusot. Ceci est confirmé pour le n° **857** *Chasseur Chichera*. Tous deux auraient été livrés fin mai 1940. Les quatre autres seraient les n° **858** à **861**, sortis fin mai et début juin.

Le lot attribué aux FCM

Les trois chars sortis sur la commande de mobilisation (présumés n° **876**, **877** et **878**, dont aucune photographie n'est sortie à ce jour), l'ont été dans la première quinzaine de juin, de même que deux chars soldant le dernier marché FCM d'avant la commande de mobilisation : très probablement le n° **507** vu sur photographies, sur voie ferrée sans tourelle, et le n° **508**, qui seraient tous deux restés « *à la traîne* » dans l'usine de la Seyne-sur-Mer pour diverses raisons.

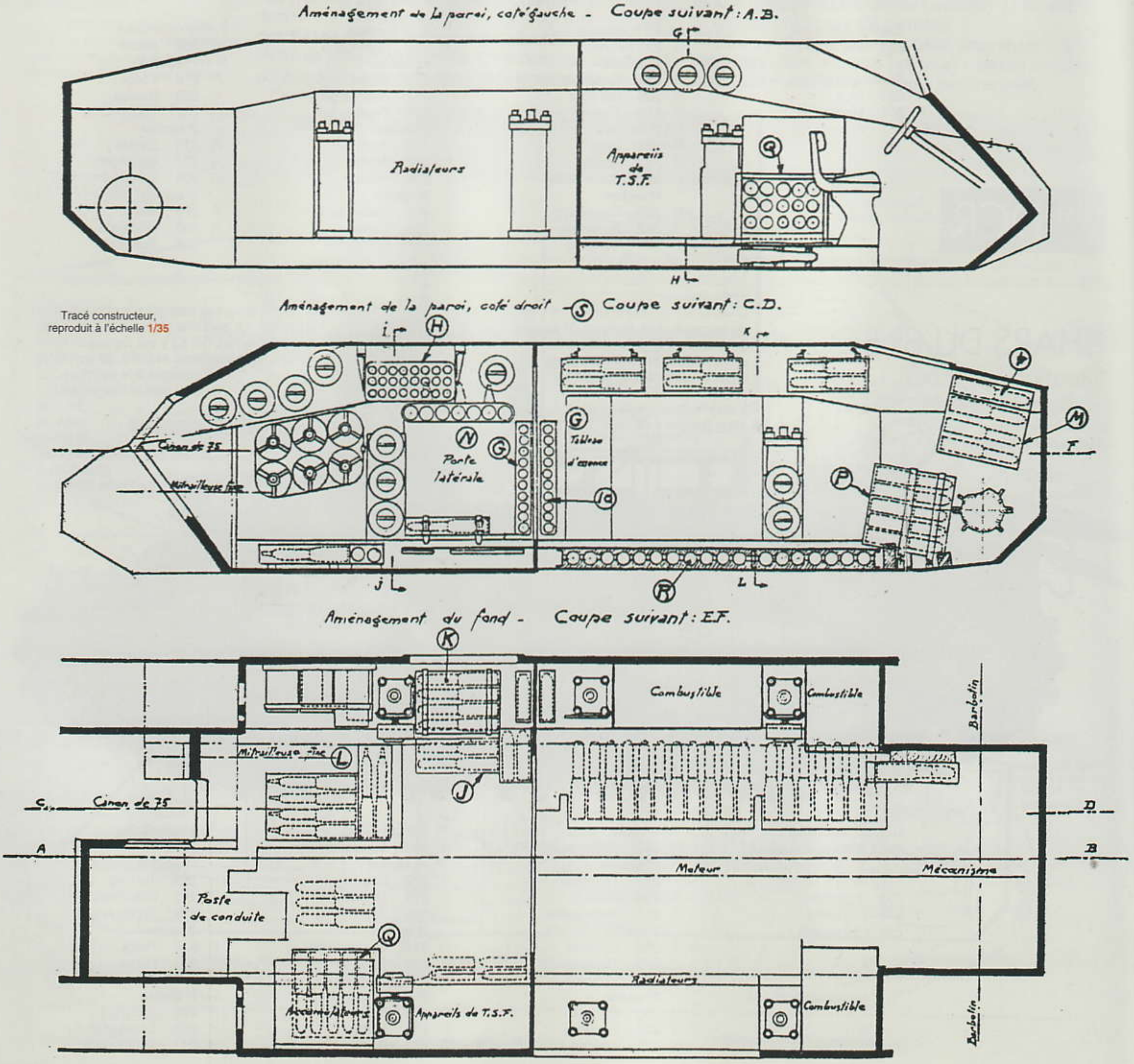
IV - SECONDE COMMANDE DE MOBILISATION

Nous ne mentionnons cette commande de 418 exemplaires, jamais exécutée, qu'afin d'être complet quant au programme de fabrication du char B 1*bis*.

Elle devait débuter en novembre 1940 et s'achever en mars 1941, date à laquelle le char B 1*ter* allait lui succéder sur les chaînes de montage.

Nous supposons, en toute logique, que les numéros de fabrication de ces derniers chars B 1*bis* seraient allés du n° **916** au n° **1 333**. Quant à la répartition ini-

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT DES CASIERS À MUNITIONS DU CHAR B1 *BIS*


Aménagement de la paroi, côté gauche - Coupe suivant : A.B.
G
Radiateurs
Appareils de T.S.F.
Q
H
Aménagement de la paroi, côté droit
S
Coupe suivant : C.D.
I
H
K
Canon de 75
Mitrailleuse fixe
N
G
Porte latérale
G
Tableau d'essence
Ja
P
M
F
J
R
L
Aménagement du fond - Coupe suivant : E.F.
K
Combustible
Combustible
Barbotin
Mitrailleuse fixe
L
J
C
Canon de 75
D
A
B
Moteur
Mécanisme
Poste de conduite
Q
Radiateurs
Accumulateurs
Appareils de T.S.F.
Combustible
Barbotin

Tracé constructeur, reproduit à l'échelle 1/35

Note

[14] Le n° 552 était réputé, selon les anciens des chars, avoir été « *pris par un pilote du 8e BCC dans l'usine Renault vide. Char peint au minium, intérieur et extérieur* ». Il y a donc erreur de numéro, le char sorti *in extremis* de Billancourt étant sans doute le n° 551. Par ailleurs, cette apparence de peinture au minium a de quoi surprendre car, encore sur chaîne, son suivant le n° 552 arbore déjà sa livrée camouflée.

CHARS DU 28e BCC

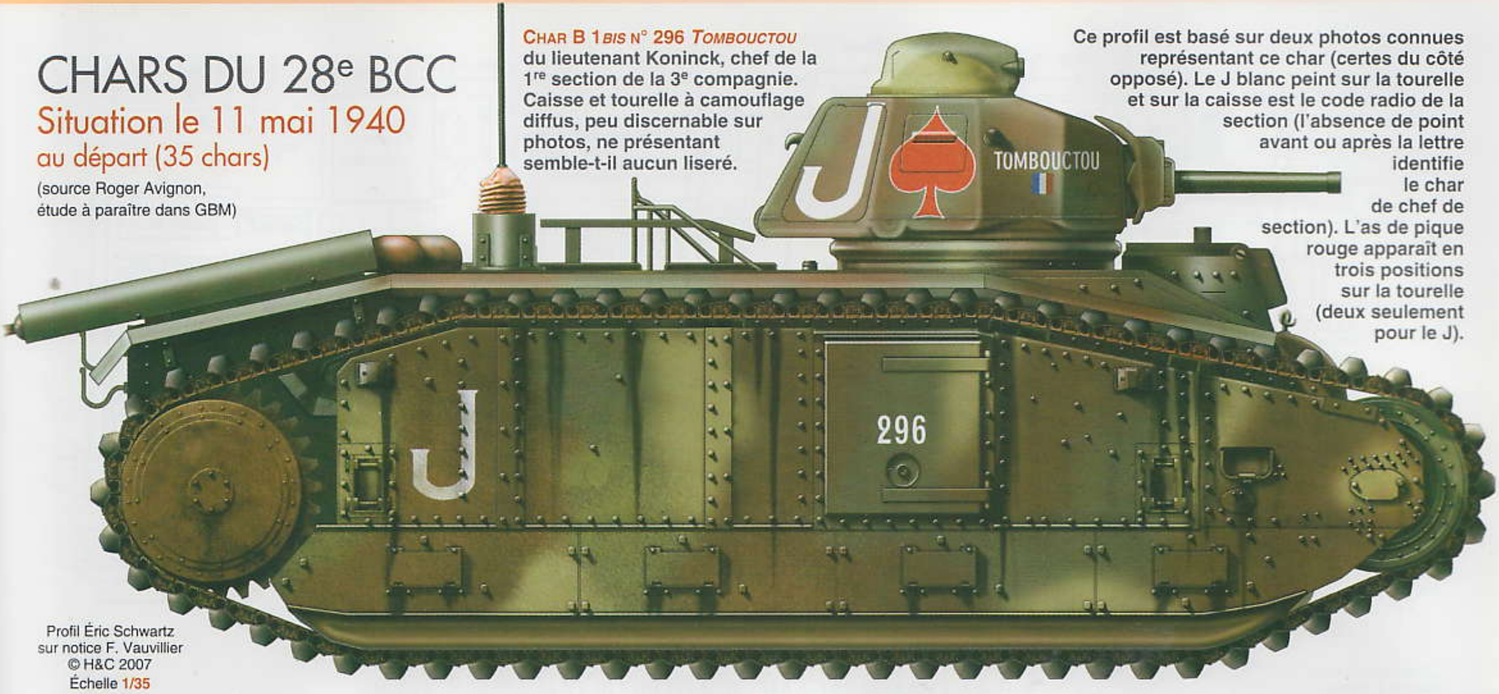
Situation le 11 mai 1940

au départ (35 chars)

(source Roger Avignon, étude à paraître dans GBM)

CHAR B 1*BIS* N° 296 *TOMBOUCTOU* du lieutenant Koninck, chef de la 1re section de la 3e compagnie. Caisse et tourelle à camouflage diffus, peu discernable sur photos, ne présentant semble-t-il aucun liseré.

Ce profil est basé sur deux photos connues représentant ce char (certes du côté opposé). Le J blanc peint sur la tourelle et sur la caisse est le code radio de la section (l'absence de point avant ou après la lettre identifie le char de chef de section). L'as de pique rouge apparaît en trois positions sur la tourelle (deux seulement pour le J).



Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

1RE DEMI-BRIGADE

FCM	264	Simoun

CHEF DE BATAILLON

R	279	Meknès

COMPAGNIE D'ÉCHELON

R	273	Oran
	411	Armagnac
FAMH	292	Bingerville

MENTION DU CONSTRUCTEUR
rouge foncé : origine sûre ou probable
rose pale : hypothèse F. Vauvillier

1re COMPAGNIE

FAMH	290	Yaoundé
	1re section	
FCM	294	Tamatave
	293	Tananarive
R	283	Sousse
	2e section	
FCM	295	Majunga
R	284	Bizerte
	355	Bourgueil
	3e section	
FCM	302	La Basse-Terre
R	271	Alger
R	275	Philippeville

2e COMPAGNIE

R	281	Marrakech
	1re section	
ACT	288	Konakry
FCM	298	Saïgon
R	272	Constantine
	2e section	
	326	Dordogne
FCM	299	Pondichéry
R	277	Fez
	3e section	
FCM	301	Fort-de-France
R	285	Kairouan
	352	Vouvray

3e COMPAGNIE

R	282	Tunis
	1re section	
FCM	296	Tombouctou
FAMH	291	Djibouti
	289	Brazzaville
	2e section	
	415	Quincy
	304	Saint-Pierre
	305	Nouméa
	3e section	
FCM	300	Hué
R	280	Casablanca
	286	Sfax

CHARS DU 37e BCC

Situation le 11 mai 1940

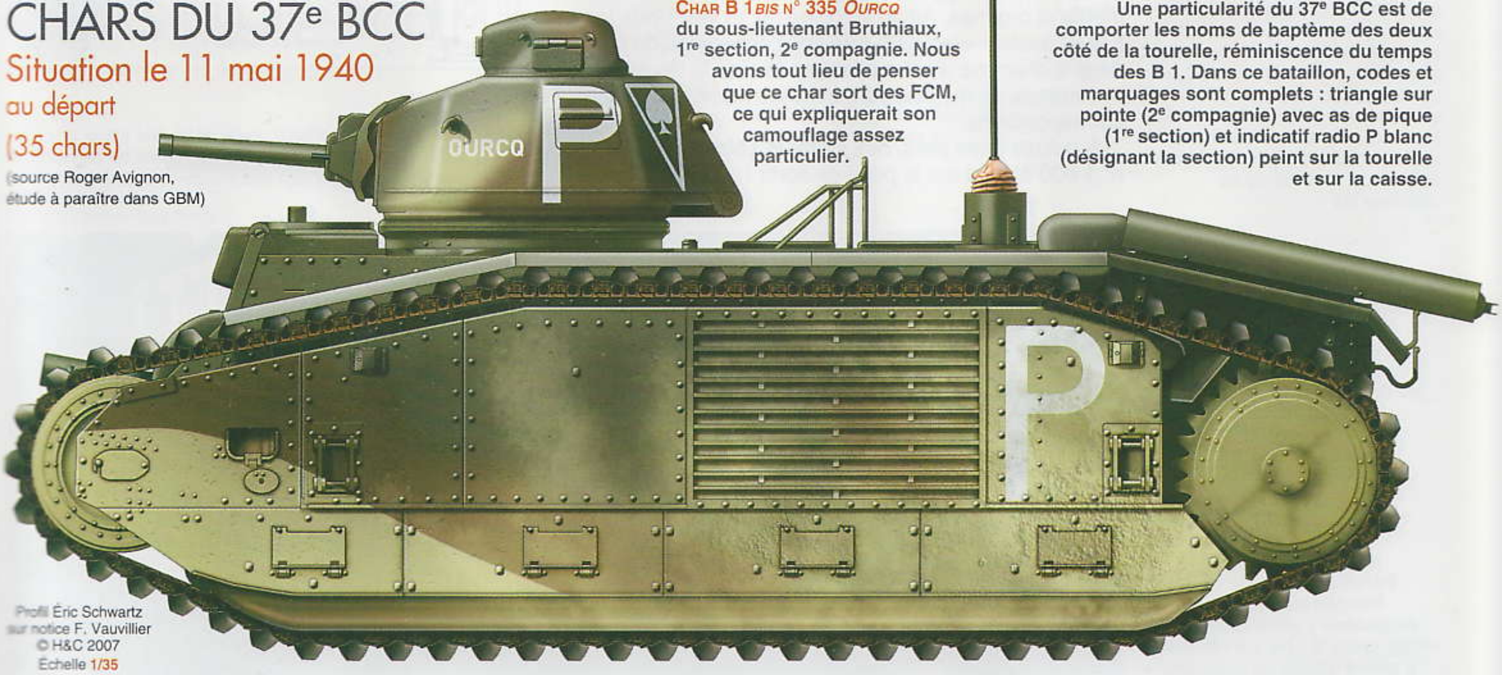
au départ

(35 chars)

(source Roger Avignon, étude à paraître dans GBM)

CHAR B 1*BIS* N° 335 *OURCQ* du sous-lieutenant Bruthiaux, 1re section, 2e compagnie. Nous avons tout lieu de penser que ce char sort des FCM, ce qui expliquerait son camouflage assez particulier.

Une particularité du 37e BCC est de comporter les noms de baptême des deux côté de la tourelle, réminiscence du temps des B 1. Dans ce bataillon, codes et marquages sont complets : triangle sur pointe (2e compagnie) avec as de pique (1re section) et indicatif radio P blanc (désignant la section) peint sur la tourelle et sur la caisse.



Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

COMMANDEMENT 1RE DCR

	452	Verdun II
	453	Bretagne II
	454	Jura II

EM DU BATAILLON

	401	Béarn II
R	313	Escaut

COMPAGNIE D'ÉCHELON
(les 5 chars précédents)

MENTION DU CONSTRUCTEUR
rouge foncé : origine sûre ou probable
rose pale : hypothèse F. Vauvillier

1re COMPAGNIE

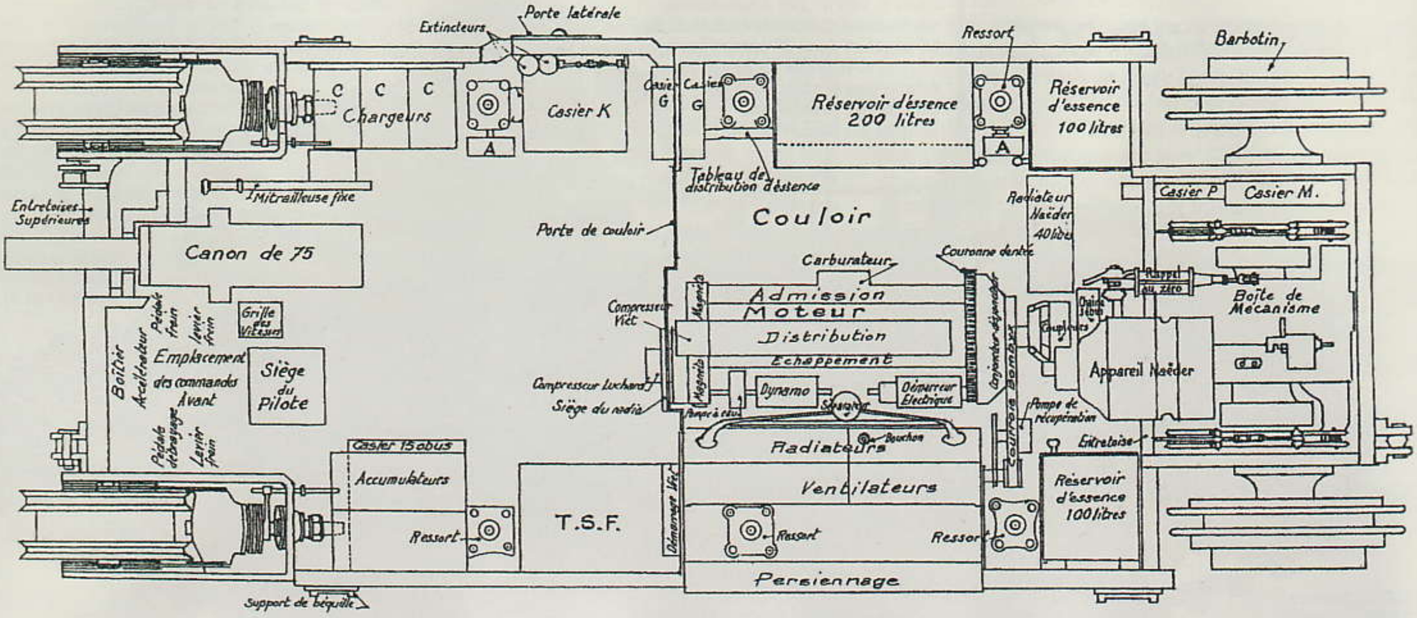
R	308	Garonne
	1re section	
	330	Cher
R	307	Loire
R	309	Rhône
	2e section	
	329	Allier
	331	Indre
R	306	Seine
	3e section	
R	319	Ain
R	310	Meuse
FCM	332	Marne

2e COMPAGNIE

R	312	Adour
	1re section	
ACT	287	Dakar
FCM	335	Ourcq
	321	Isère
	2e section	
R	318	Saône
FCM	334	Oise
ACT	325	Hérault
	3e section	
	439	Guynemer
ACT	324	Gard
	323	Var

3e COMPAGNIE

	451	Poitou II
	1re section	
	438	Guépratte
	408	Ypres
	409	Yser
	2e section	
	467	Nivernais II
AMX	407	Souain
	449	Belfort II
	3e section	
	468	Vendée II
	448	Nancy II
R	276	Ouargla


Porte latérale
Extincteurs
Ressort
Barbotin
C C C
Chargeurs
Casier K
A
Casier G
Casier G
Réservoir d'essence 200 litres
A
Réservoir d'essence 100 litres
Tableau de distribution d'essence
Mitrailleuse fixe
Entretoises Supérieures
Porte de couloir
Couloir
Radiateur Naeder 40 litres
Casier P
Casier M.
Canon de 75
Carburateur
Couronne dentée
Rappel au zéro
Boîte de Mécanisme
Grille des Vitesses
Compresseur Viet
Admission
Moteur
Distribution
Echappement
Pédale frein
Levier frein
Boîtier Accélérateur
Emplacement des commandes Avant
Siège du Pilote
Pédale débrayage
Levier frein
Compresseur Luchard
Siège du radio
Magnéto
Magnéto
Dynamo
Démarreur Electrique
Appareil Naeder
Pompe de récupération
Entretoise
Casier 15 obus
Accumulateurs
Ressort
T.S.F.
Démarrage Viet
Radiateurs
Bouchon
Ventilateurs
Ressort
Ressort
Réservoir d'essence 100 litres
Persiennage
Support de béquille

Tracé constructeur,
reproduit à l'échelle 1/35

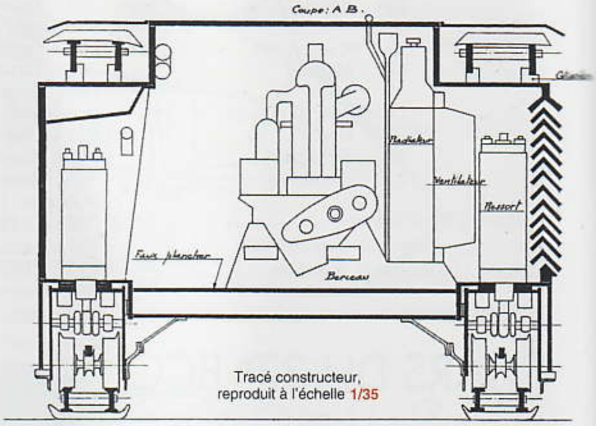
SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR DU CHAR B1 *BIS*

Ce tracé met en évidence une particularité d'aménagement des chars B 1 et B 1*bis*, la présence d'un couloir à droite du moteur, qui permet à l'équipage, en cas d'urgence, d'évacuer le char par une porte se trouvant sur son dessus, à l'arrière.

tiale des quantités attribuées aux cinq coparticipants (➟ *tableau des marchés page 38*), elle aurait été notablement modifiée par l'entrée en lice, décidée à la mi-mai 1940, de deux établissements travaillant jusqu'alors pour la marine et récemment libérés de la construction des bâtiments de guerre (repoussée *sine die* depuis l'attaque allemande) : l'arsenal de Brest et les chantiers de Penhoët, près de Saint-Nazaire.

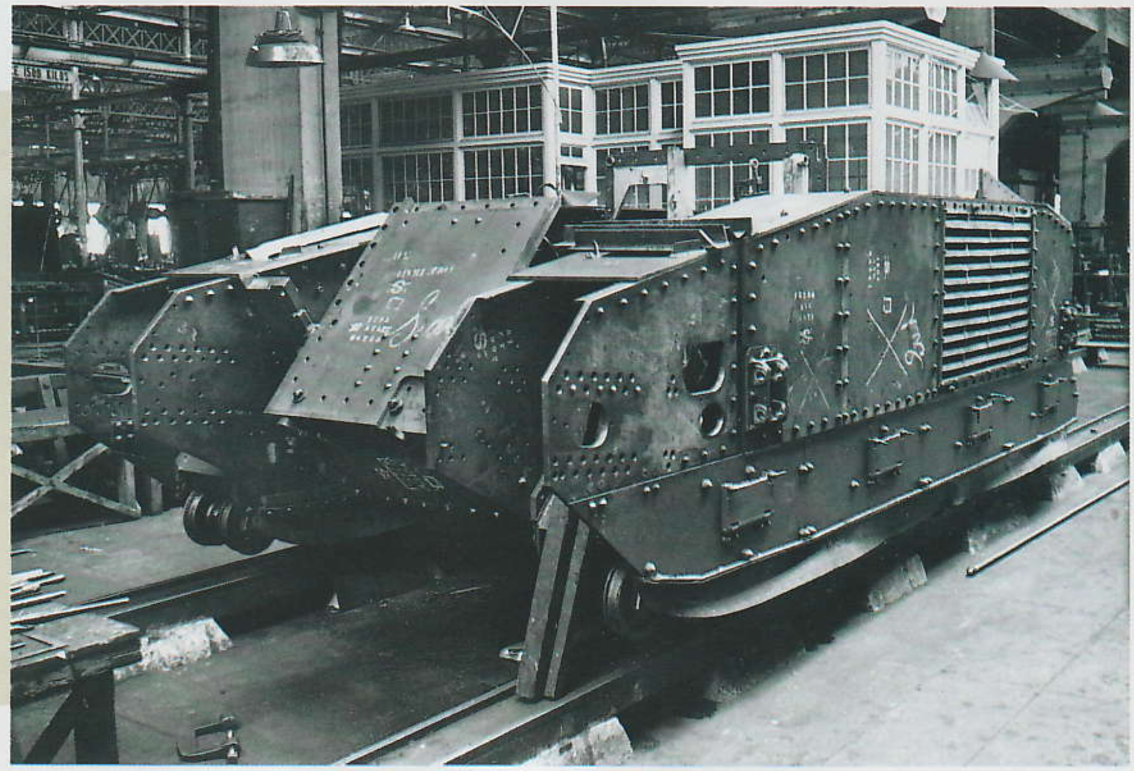
Ces deux établissements devaient démarrer leurs livraisons en juillet 1940 (le programme prévoyait, pour chacun, deux chars en juillet, cinq en août, 10 en septembre et les mois suivants), toutes les dispositions ayant été prises pour leur approvisionnement en éléments et organes. Ainsi, à la date du 15 juin 1940, les FAMH avaient-elles déjà livré deux collections de blindage à chacune d'entre elles, au titre de la deuxième commande de mobilisation, avec les numéros d'ordre correspondants.

À quinze jours près, des chars B 1*bis* avoisinant le n° 1 000 étaient sur le point de sortir ! ■


Coupe: A B.
Radiateur
Ventilateur
Ressort
Faux plancher
Berceau

Tracé constructeur,
reproduit à l'échelle 1/35

Dans notre prochain numéro, suite et fin des listes de chars dans les unités, conditions d'attribution des noms de baptême, et situation présumée de la plupart des chars « introuvables ».



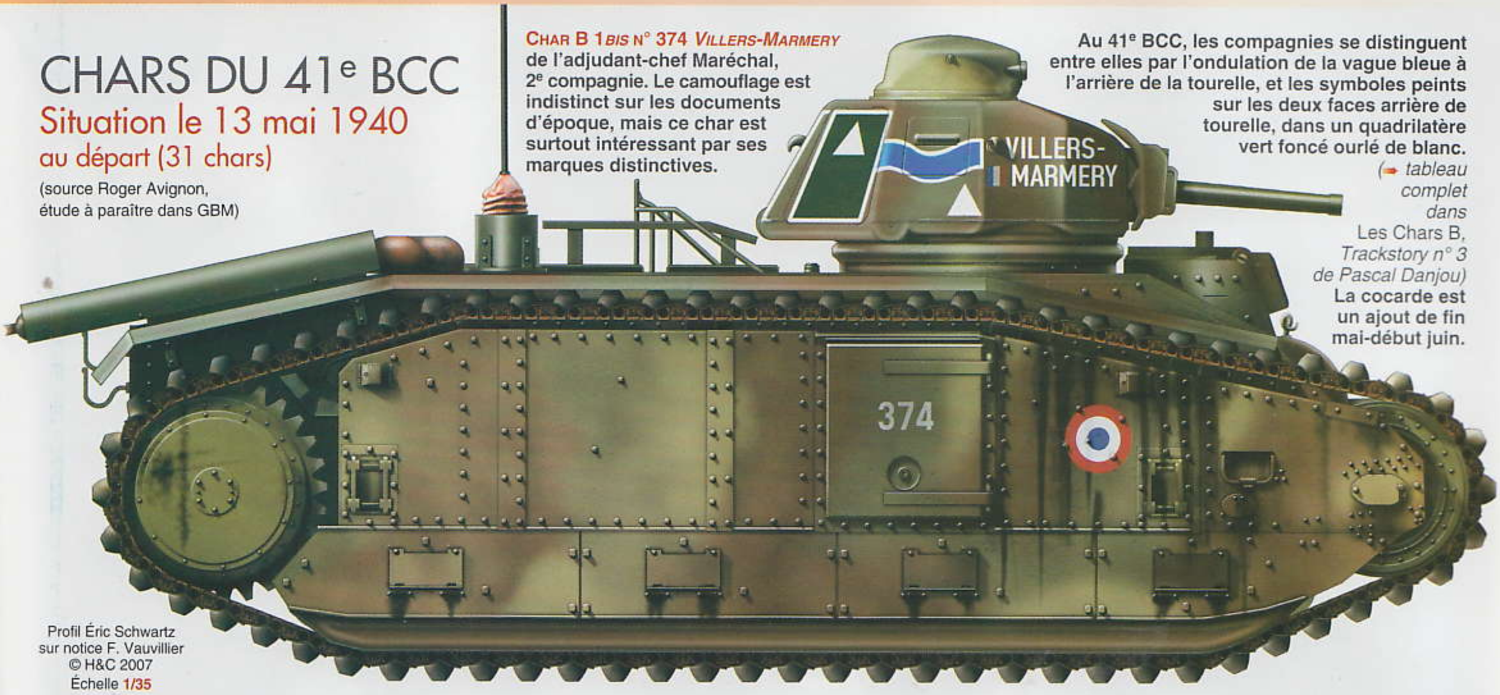
Tandis que les derniers B 1*bis* flambant neufs et en état de rouler ont été littéralement arrachés des usines et convergent vers le Sud-Ouest où se concentrent les derniers restes organisés des unités mécaniques et cuirassées françaises, les Allemands atteignent Satory et Billancourt le 14 juin, Le Creusot le 17, Saint-Chamond le 20. Seule l'usine FCM de La Seyne-sur-Mer restera inviolée. Pénétrant dans les usines françaises évacuées, les Allemands y photographient les chars B 1*bis* sur chaîne, à divers stades de montage. Nous sommes ici probablement à Saint-Chamond, dont l'atelier de montage des chars B a été établi, comme à Billancourt, dans le hall de montage du matériel ferroviaire. La particularité de l'atelier de montage des FAMH est de comporter une double chaîne, sur une seule ligne alimentée par le centre, les chars assemblés sortant aux deux extrémités. *(DR)*

CHARS DU 41e BCC

Situation le 13 mai 1940

au départ (31 chars)

(source Roger Avignon, étude à paraître dans GBM)



Char B 1*bis* n° 374 *Villers-Marmery* de l'adjudant-chef Maréchal, 2e compagnie. Le camouflage est indistinct sur les documents d'époque, mais ce char est surtout intéressant par ses marques distinctives.

Au 41e BCC, les compagnies se distinguent entre elles par l'ondulation de la vague bleue à l'arrière de la tourelle, et les symboles peints sur les deux faces arrière de tourelle, dans un quadrilatère vert foncé ourlé de blanc. (→ *tableau complet dans* Les Chars B, *Trackstory n° 3 de Pascal Danjou)* La cocarde est un ajout de fin mai-début juin.

Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle **1/35**

Chef de bataillon
366 Graves

Compagnie d'échelon
333 Vienne
342 Corton
(pas de 3e char)

1re compagnie
FCM 337 Eure
1re section
327 Lot
377 Vauquois
314 Sambre
2e section
344 Volnay
328 Tarn
311 Rhin
3e section
345 Beaune
341 Vougeot
(pas de 3e char)

2e compagnie
375 Châteauneuf-du-Pape
1re section
339 Aisne
369 Corbières
336 Yonne
2e section
322 Durance
350 Fleurie
(pas de 3e char)
3e section
320 Drôme
370 Pinard
374 Villers-Marmery

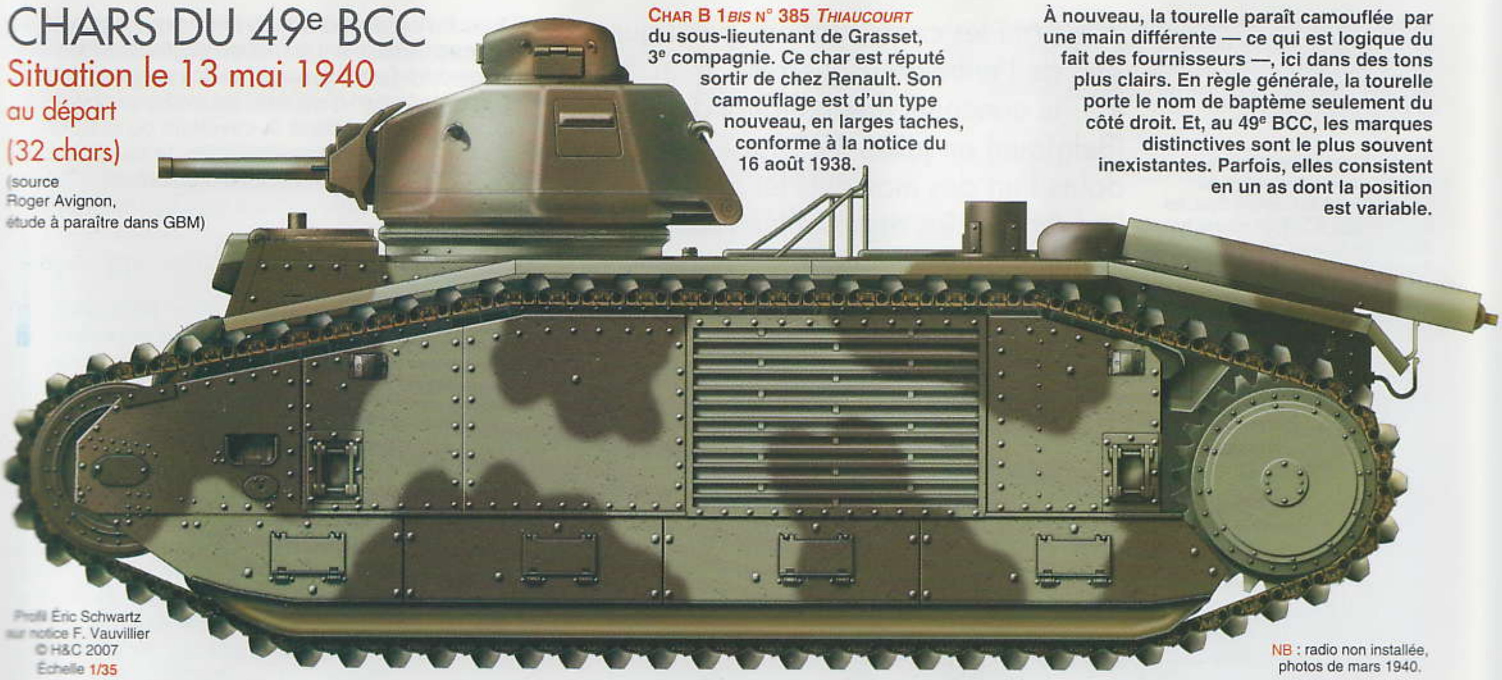
3e compagnie
340 Somme
1re section
315 Meurthe
346 Meursault
316 Moselle
2e section
365 Barsac
372 Vertus
373 Trépail
3e section
351 Muscadet
317 Doubs
338 Charente

CHARS DU 49e BCC

Situation le 13 mai 1940

au départ (32 chars)

(source Roger Avignon, étude à paraître dans GBM)



Char B 1*bis* n° 385 *Thiaucourt* du sous-lieutenant de Grasset, 3e compagnie. Ce char est réputé sortir de chez Renault. Son camouflage est d'un type nouveau, en larges taches, conforme à la notice du 16 août 1938.

À nouveau, la tourelle paraît camouflée par une main différente — ce qui est logique du fait des fournisseurs —, ici dans des tons plus clairs. En règle générale, la tourelle porte le nom de baptême seulement du côté droit. Et, au 49e BCC, les marques distinctives sont le plus souvent inexistantes. Parfois, elles consistent en un as dont la position est variable.

Profil Éric Schwartz
sur notice F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle **1/35**

NB : radio non installée, photos de mars 1940.

5e demi-brigade
388 Arlay

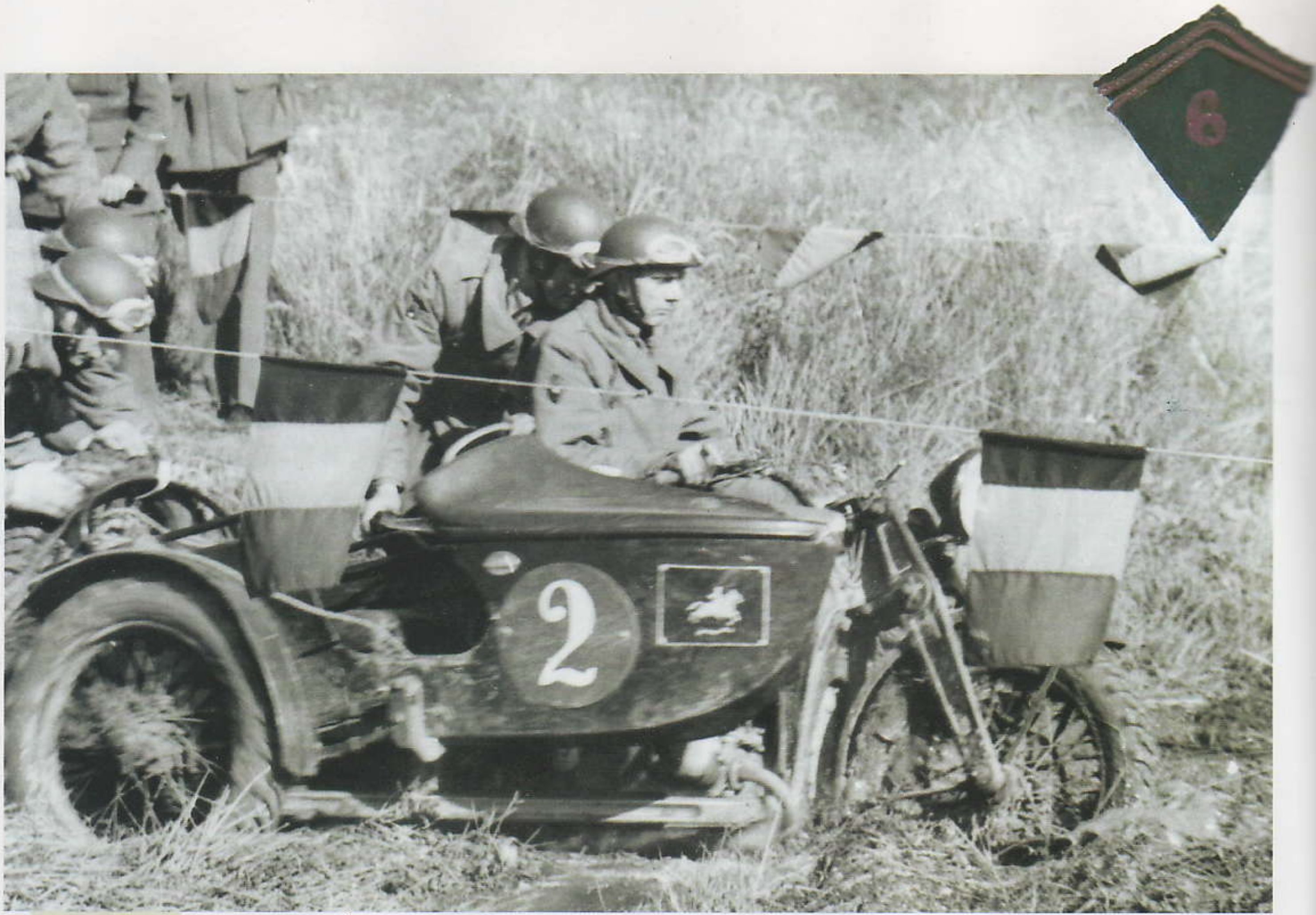
Chef de bataillon
419 Bayard

Compagnie d'échelon
386 Aït-Souala
413 Saint-Peray

1re compagnie
376 Tahure
1re section
357 Ribauvillé
393 Frontignan
354 Chinon
2e section
389 Montbazillac
395 Banyuls
(pas de 3e char)
3e section
381 Irouléguy
394 Pauillac
356 Ricquewihr

2e compagnie
387 Beni-Snassen
1re section
349 Chablis
378 Chambertin
(pas de 3e char)
2e section
397 Tavel
AMX 343 Pommard
347 Mercurey
3e section
360 Traminer
348 Pouilly
364 Staoueli

3e compagnie
382 Toulal
1re section
353 Bouzy
379 Maury
396 Hermitage
2e section
367 Médoc
R 385 Thiaucourt
362 Côtes-du-Rhône
3e section
AMX 361 Silvaner
416 Hautvillers
368 Gaillac

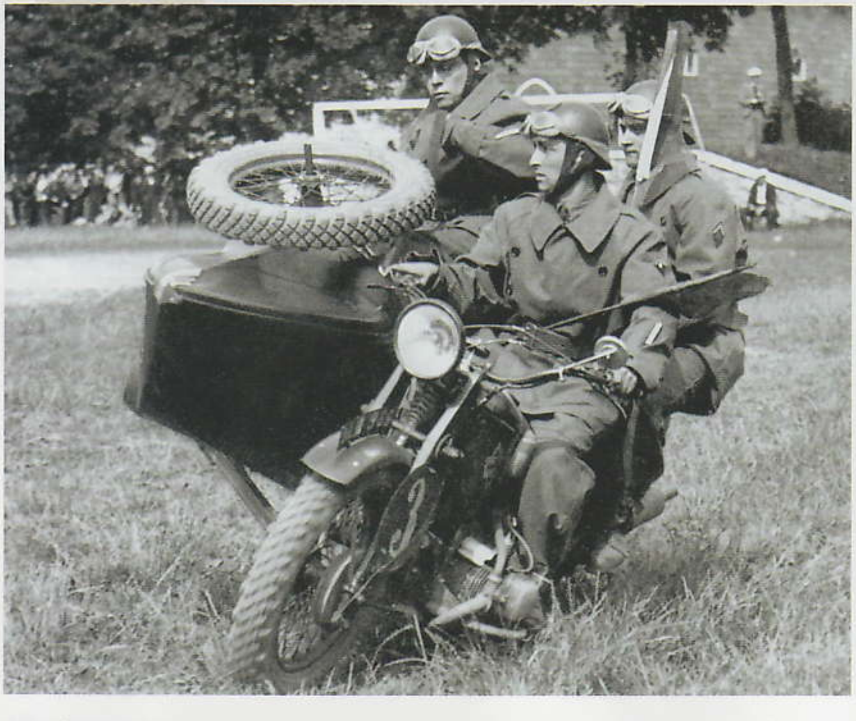


DE SPA À STONNE, LES « MOTA

Le side-car du chef Landois à Spa sur la Gnôme & Rhône 750 XA M 971 — la « 2 » — pendant l'épreuve tous terrains à Spa. *(Coll. Fritz)*

Figure libre à Compiègne (démontage-remontage de la roue du side), avant Spa. Ici la « 3 » M 966 du maréchal des logis Bisiau, équipage Poitiers et Toso. *(DR)*

Parmi les confrontations pacifiques de l'entre-deux-guerres, le concours international de Spa (Belgique) en juillet 1938 est sans doute l'un des moments les plus forts. La France y est représentée par l'équipe du 6ᵉ GAM de Compiègne.



Il aura fallu une décennie environ pour que la moto, simple engin de liaison au début, gagne ses lettres de noblesse dans l'armée. Au début des années trente en effet, la motorisation n'est pas une évidence pour beaucoup, en particulier dans la cavalerie où le poids du passé est lourd. Et les irréductibles de la « plus belle conquête de l'homme » voient d'un mauvais œil l'arrivée en unités de ces véhicules bruyants et sales.

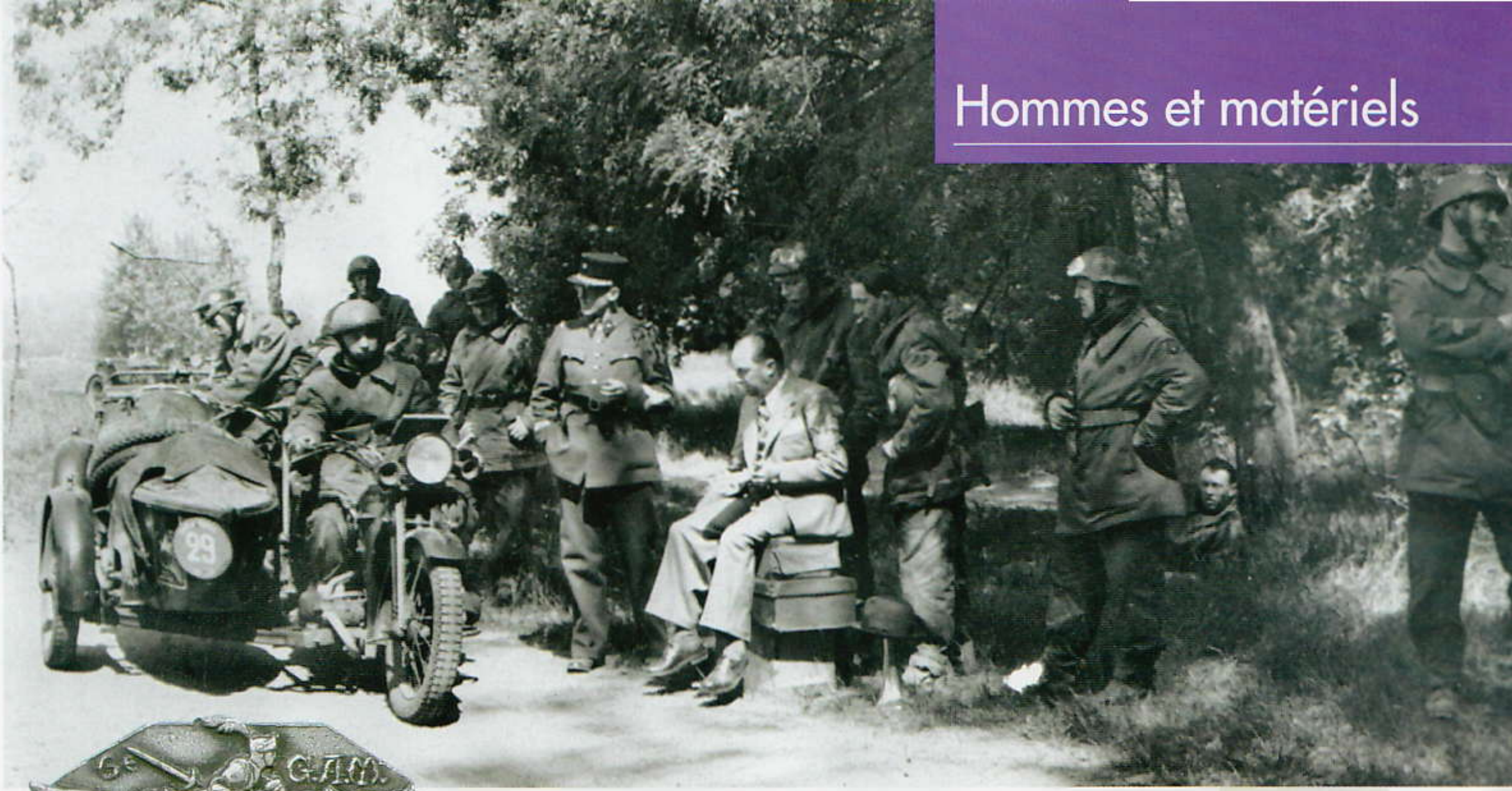
Contrebalancer les concours hippiques

Ainsi nombre d'officiers de cavalerie participent, certains jusqu'au niveau olympique, aux concours hippiques se déroulant régulièrement dans les grandes villes nationales ou européennes. Le palmarès obtenue est d'ailleurs assez éloquent.

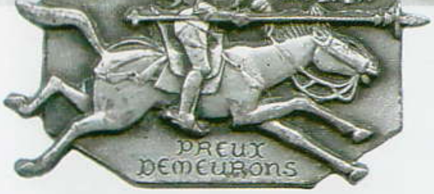
Fort de leurs succès, ces ardents défenseurs du cheval déploient tous les arguments contre le moteur : l'importance économique de l'élevage chevalin qui fait vivre de nombreuses professions, l'aptitude tous terrains du cheval notamment en milieu boisé ou montagneux, sa facilité de ravitaillement car même sans avoine, il continue, etc. Et puis, sans doute par-dessus tout, la *tradition*.

En face, les partisans du moteur mettent en avant la puissance de feu et la protection des engins blindés, et d'une manière générale la rapidité de mouvement des véhicules à moteur. L'état de la cavalerie française de 1939-1940 reflètera totalement le choc de ces deux grands courants, telle la querelle éternelle des anciens et des modernes : à côté des divisions légères mécaniques (DLM) et d'une poignée de groupes de reconnaissance entièrement moto-mécaniques, subsisteront les divisions légères de cavalerie (DLC) et la grande majorité des GRDI et GRCA, toutes unités utilisant pour carburant le mélange essence-avoine... Mais revenons au cœur de notre sujet.

Afin de contrecarrer la popularité des concours hippiques, les partisans du moteur mettent en place d'autres



Durant le tour de France motocycliste de 1938, le maréchal des logis-chef Fritz, aux commandes de sa moto side Gnôme & Rhône 750 XA « 29 », passe devant un poste servant au pointage des concurrents. *(Coll. Fritz)*



Patte de collet *(en haut de la page précédente)* **et insigne du 6e GAM.** *(Coll. E. Barbanson)*

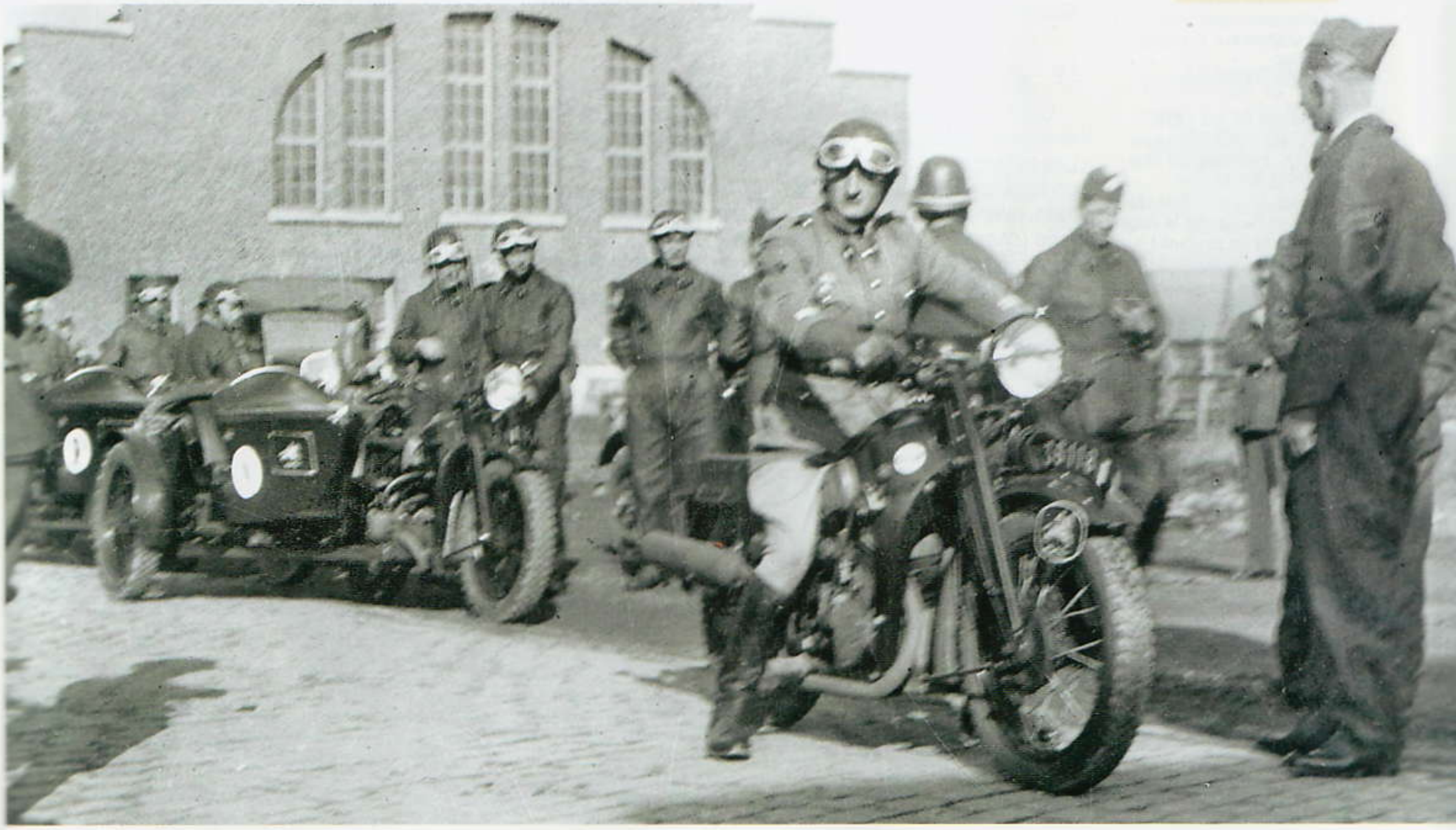
RDS » DE CHOC DU LT THIRIAT

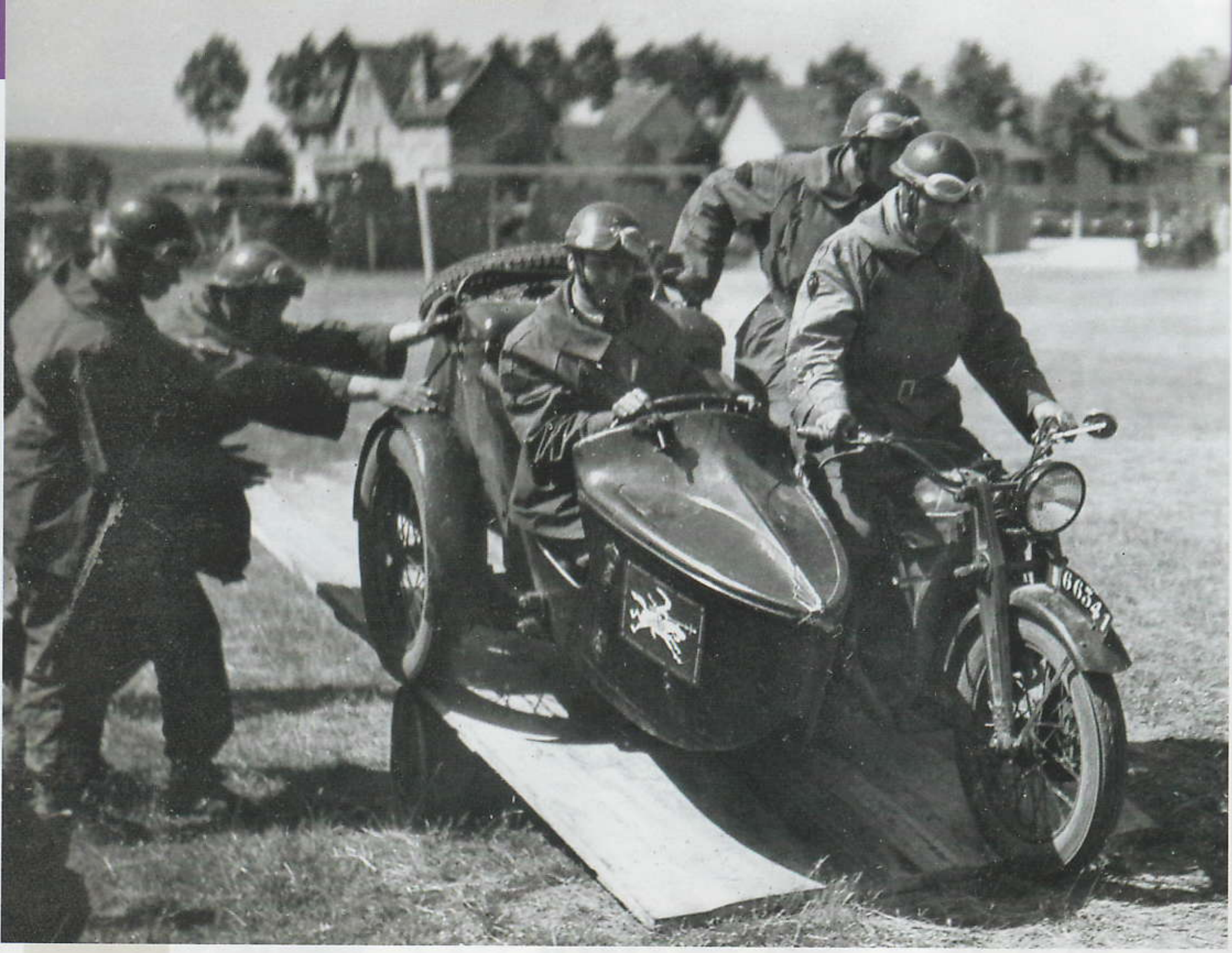
par
Erik Barbanson

la moto militaire. Ainsi chaque corps de troupe motorisé crée son équipe qu'il lance dans de grandes courses telles le Paris-Les Pyrénées-Paris dont le temps fort est la montée de l'un des célèbres cols enneigés.

La création de ces équipes répond à un double objectif : exploit sportif et propagande certes, mais aussi maîtrise parfaite des engins. Se forment ainsi, en quelques années, des cadres confirmés qui assureront, par des formes de compétitions dont le but avoué est de favoriser les vocations chez les jeunes : car du motocyclisme civil — qui ne compte pas assez d'adeptes — dépend dans une large mesure le développement de

Le lieutenant Thiriat part en tête de son équipe pour rejoindre la première épreuve. À cette fin, il a enfourché la moto solo Gnôme et Rhône D5A 500 cm³ 36 118 du maréchal des logis Flandre. *(Coll. Fritz)*





Exercice de la balançoire. Nous voyons ici la Gnôme & Rhône 750 XA 🇫🇷 66 341, appartenant aux marchés les les importants de ce modèle, doté du side-car Bernardet DP modèle 1935 *sans* la roue motrice. L'insigne du 6e GAM — il en existe diverses variantes — est bien visible sur le panier du side-car.
(Coll. Fontaine-Descambres)

À Compiègne en été 1938, cette fois sur l'une des rares GR 750 XA pourvues du side-car à roue motrice. Cet exercice est un classique du genre. Il faut remonter la roue du panier tout en roulant !
(Coll. Fontaine-Descambres)

exercices moins sophistiqués, l'entraînement de la troupe au maniement délicat des side-cars.[1]

L'année 1938 est la plus riche en concours de tous types. Au niveau national, le temps fort est le tour de France motocycliste, suivi par les plus hautes instances de la cavalerie[2] dont le général Prioux, qui est alors inspecteur de la cavalerie avant de devenir à la mobilisation le « patron » du corps de cavalerie.

Le tour de France motocycliste 1938

Cette épreuve se déroule du 30 avril au 15 mai 1938, entraînant 99 participants dont 81 militaires et 18 civils. Les militaires sont constitués en équipes de trois, soit un total de 27 équipes : dix de la cavalerie, quatre du train, cinq du génie, deux de l'artillerie, trois de l'infanterie (char de combat) et trois de la garde républicaine. Comme on peut en juger, la plupart des armes sont représentées, avec fort logiquement une participation prédominante de la cavalerie, initiatrice des premiers concours.

La course, totalisant un parcours de 5 020 kilomètres, comprend treize étapes. Après un rassemblement des équipes au quartier Gramont de Saint Germain-en Laye, casernement du 8e cuirassiers, le départ des candidats se fait de Paris. Le tour passe par Dieppe, Lille, Nancy, Lyon, Avignon, Le Ventoux, Nice, Marseille, Béziers, Pau, Bordeaux, Saumur, Brest, Cherbourg et Chartres, pour s'achever par une dernière étape à l'autodrome de Montlhéry.

L'équipe du 3e groupement de cavalerie (6e GAM de Compiègne, 7e GAM de Saint-Omer et 7e chasseurs d'Évreux) comprend trois side-cars :

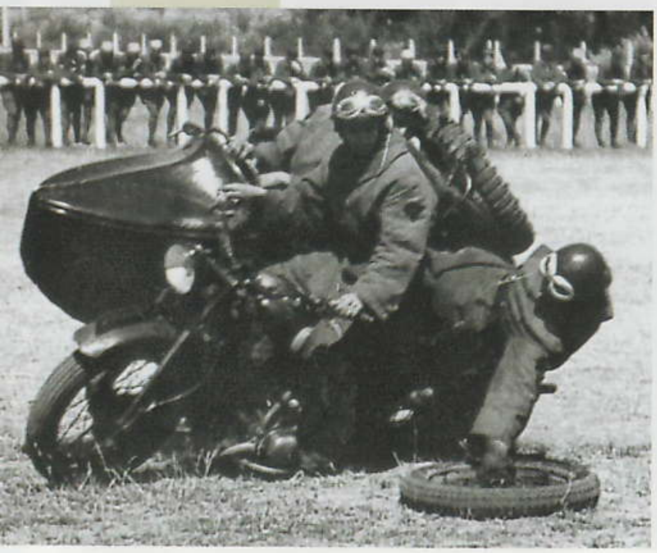
N° 28 : lieutenant Thiriat (6e GAM)
N° 29 : maréchal des logis-chef Fritz (6e GAM)
N° 30 : maréchal des logis-chef Eugène (7e chasseurs)

À la fin de ce tour de France, l'équipe du 3e groupement de cavalerie termine troisième sur dix dans le classement de la cavalerie, derrière les 1er et 4e RDP *ex-aequo*, et en bonne place au classement général.

À ce moment de notre récit apparaît un homme clé, le lieutenant Thiriat. Cavalier hors pair, faisant corps avec son cheval — certains témoins l'ont vu aussi haletant que son coursier après une course effrénée —, c'est également un meneur d'hommes, aux idées modernes. Connu tout autant pour ses exploits sportifs à moto, Thiriat crée au sein du 6e GAM de Compiègne une équipe de choc, soudée et performante, qui participe à de nombreux concours.

Parmi ceux de 1938, signalons un concours organisé en forêt de Compiègne par le 3e groupement de cavalerie. À cette occasion, le maréchal des logis Flandre finit premier au concours d'estafette comportant une épreuve en terrain accidenté sur un circuit non reconnu à l'avance, avec exécution d'un croquis panoramique et d'un tir de précision au mousqueton.

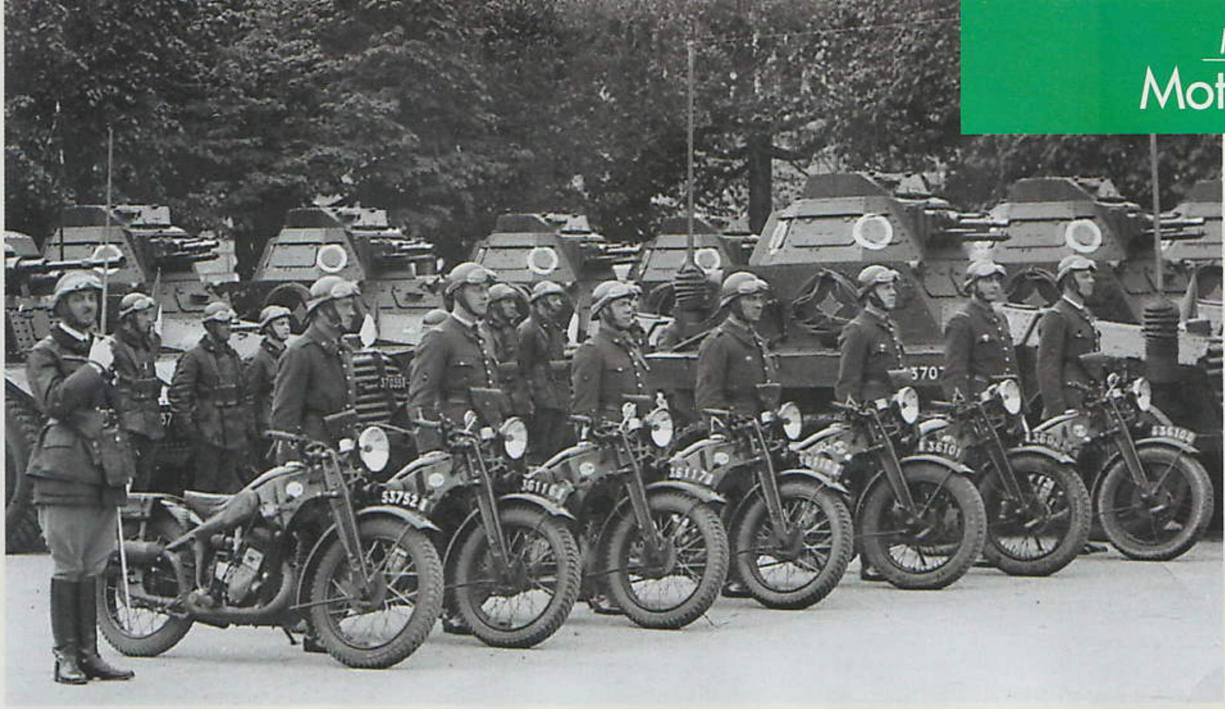
Un concours interarmes est organisé en forêt de Fon-



NOTES

[1] L'adoption du sidecar constitue une première approche pour le transport en tous terrains de petits groupes d'éclaireurs. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la sortie en masse de véhicules légers à quatre roues motrices type Jeep condamnera la formule . Mais en 1940, le sidecar n'a pas encore réellement de concurrents à quatre roues, pas plus chez les Allemands que chez nous.

[2] En 1936, cette manifestation civile qui sombrait par désaffection, avait été sauvée par une participation de l'armée. Elle sera les années suivantes un événement presque purement militaire.



Prise d'armes à Compiègne le 14 juillet 1939. Devant les AMR P 16, les agents de liaison du 6e GAM sont au garde-à-vous près de leurs machines, de splendides Gnôme & Rhône D5A. Si la première porte le matricule 53 752, toutes les autres appartiennent à la même tranche. De gauche à droite : 36 116, 36 117, 36 118, 36 101, 36 099, 36 100. On trouve aussi au 6e GAM les 36 111, 36 114 et 36 115.
(Coll. Flandre)

LA MOTO SOLO TOUS TERRAINS

François VAUVILLIER

GNÔME & RHÔNE 500 cm³ D5A

Le 11 mai 1935 est adopté un programme spécial pour motos solo tous terrains de cavalerie.

Initiée en 1932 dans l'armée française par Terrot avec ses célèbres RATT « à roulettes », cette catégorie de motos, d'une cylindrée de 500 cm³ et devant supporter un chargement type de 200 kg, ne va pas tarder à susciter une sérieuse concurrence.

Répondant au programme de 1935, Gnôme & Rhône présente en septembre 1936 son prototype D5A (A pour *armée*) à la commission de Vincennes, où ses essais sont couronnés de succès. Une seule critique importante est formulée au prototype, son poids trop élevé (204 kg, pleins faits) nécessitant l'effort de deux hommes pour relever la machine en cas de chute. Après son allègement par le constructeur et des essais comparatifs conduits en 1937 avec des machines Peugeot et Terrot du même programme, deux marchés sont passés en 1938 pour des D5A de série. Les quantités n'en ont pas été retrouvées, mais l'on a identifié, à ce jour, trois tranches de matricules pour ces machines produites avant la guerre : 53 740 à 53 750, 36 090 à 36 120 et M 310.

À la mobilisation de septembre 1939, Gnôme & Rhône dispose d'approvisionnements destinés à la version civile D5 de cette machine, qui lui permettraient de monter dans de brefs délais 400 exemplaires de D5A militaires. La commande est notifiée le 16 octobre 1939, les motos devant être livrées entre décembre 1939 et avril 1940.

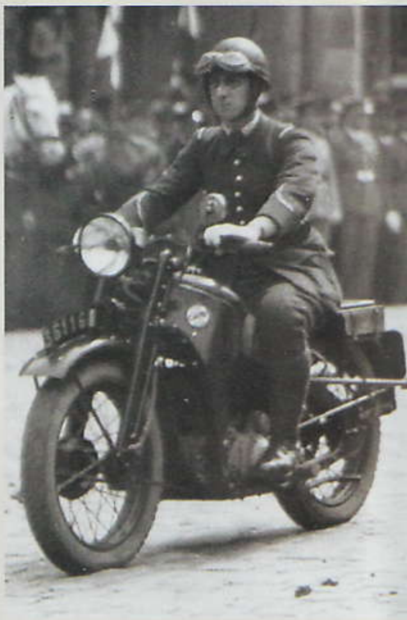
Puis, suite à l'échec de la Sevitame [1], une très importante commande de D5A (500 par mois) est passée le 20 décembre 1939, cette fois auprès de Motobécane dont l'outil industriel est disponible. Ces D5A sous licence auraient dû sortir à partir d'avril 1940, et il n'est pas exclu que 100 à 150 machines ait vu le jour chez Motobécane en mai-juin 1940. ■

Moto G&R D5A

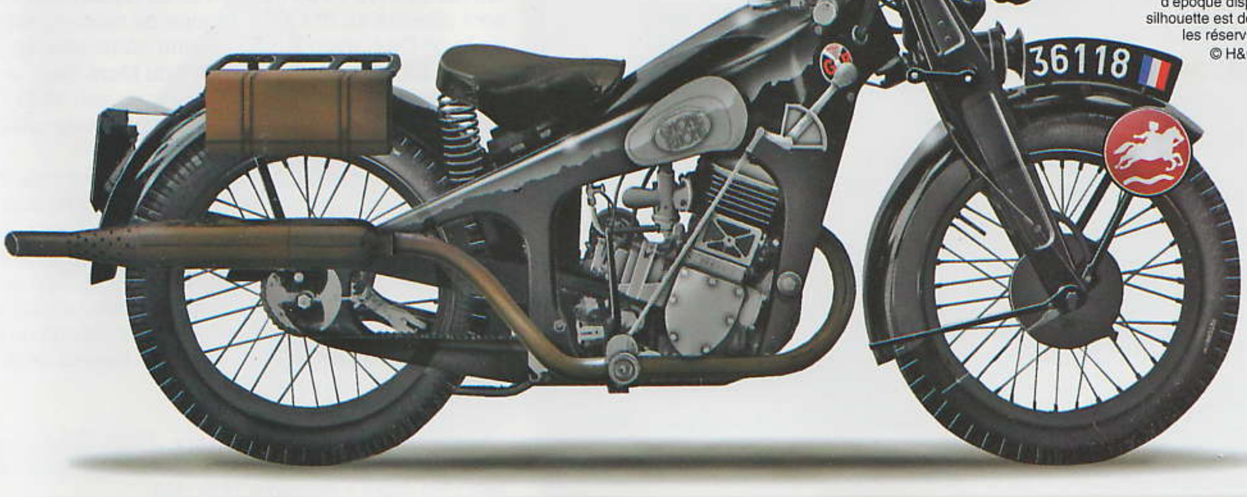
Moteur : G&R monocylindre 85 x 88 de 499 cm³ délivrant 9,5 ch
Boîte de vitesses : 4 rapports
Vitesse : 90 km/h
Poids mort : 185 kg
Empattement : 1,40 m
Longueur : 2,25 m
Largeur : 0,80 m
Hauteur : 1,00 m

---

[1] Cette moto 350 cm³ devait être construite chez Simca comme modèle unique de moto solo tous terrains, mais son industrialisation sera vouée à l'échec.

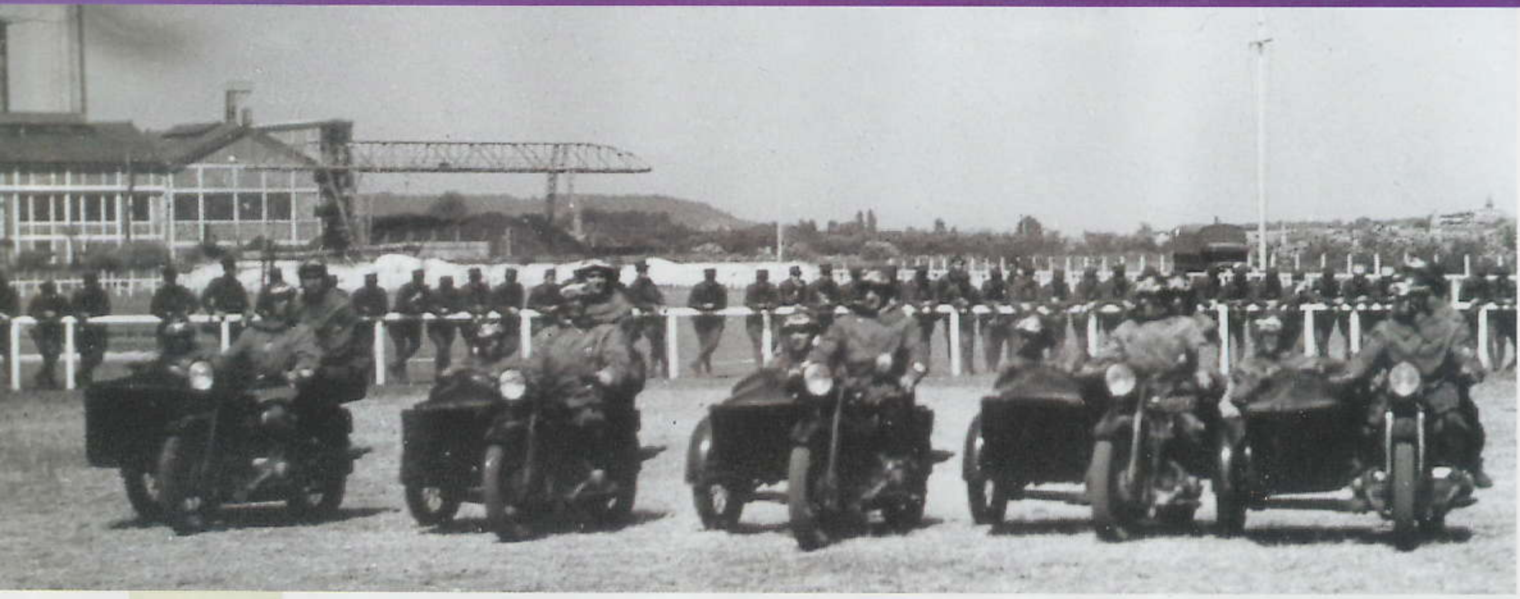


Le maréchal des logis Flandre roule au ralenti sur la moto solo D5A 36 116, lors du défilé de la Fête Jeanne d'Arc à Compiègne le 14 mai 1939.
(Coll. Flandre)



Moto solo Gnome & Rhone D5A utilisée par le maréchal des logis Flandre lors du concours de Spa en 1938, avec son insigne spécial. Il s'agit de la 36 118. La livrée noir brillant est conforme aux spécifications concernant l'ensemble des motos militaires françaises jusqu'à la guerre.

Mise en couleurs de Laurent Lecocq sur une notice de F. Vauvillier. Le document de base représentait la D5 civile du catalogue de 1938, rendue conforme au modèle militaire d'après les quelques photos d'époque disponibles. Cette silhouette est donc donnée avec les réserves d'usage.
© H&C 2007



Les side-cars de l'équipe Thiriat au grand complet au quartier du 6e GAM à Compiègne. Cette photo est extraite d'une série présentant une démonstration de l'équipe du lieutenant Thiriat, devant l'ensemble du corps. Ils vont exécuter quelques figures, préparant ainsi leur future prestation lors du concours international de Spa.
(Coll. Fontaine-Descambres)

tainebleau, regroupant plus de 300 participants. Le 6e GAM y est une nouvelle fois à l'honneur, entre autres grâce à la quatrième place décrochée par le maréchal des logis Flandre au concours d'estafette.

Mais le moment le plus fort vécu par l'équipe du lieutenant Thiriat en 1938 est, sans nul doute, l'important concours international de Spa en Belgique. Cette confrontation pacifique de plusieurs armées européennes (quatorze équipes belges, deux équipes allemandes, une équipe française et trois équipes italiennes) présage des futurs affrontements, mais ceci est une autre histoire.

Le concours de Spa en juillet 1938

Le concours se déroule les 15, 16, et 17 juillet 1938. Chaque équipe se compose d'une moto solo et de cinq side-cars. Le 6e GAM a l'immense privilège de représenter la France à ce concours. L'équipe choisie par le lieutenant Thiriat est ainsi constituée :

1er side-car Gnôme & Rhône (n° **M 970**) : lieutenant Thiriat et conducteur Ferlampin

Moto solo Gnôme & Rhône D5A de 500 cm³ (n° **36 118**) : conducteur Flandre

2e side-car Gnôme & Rhône (n° **M 971**) : conducteur Landois, passagers Gauchet et Théâtre

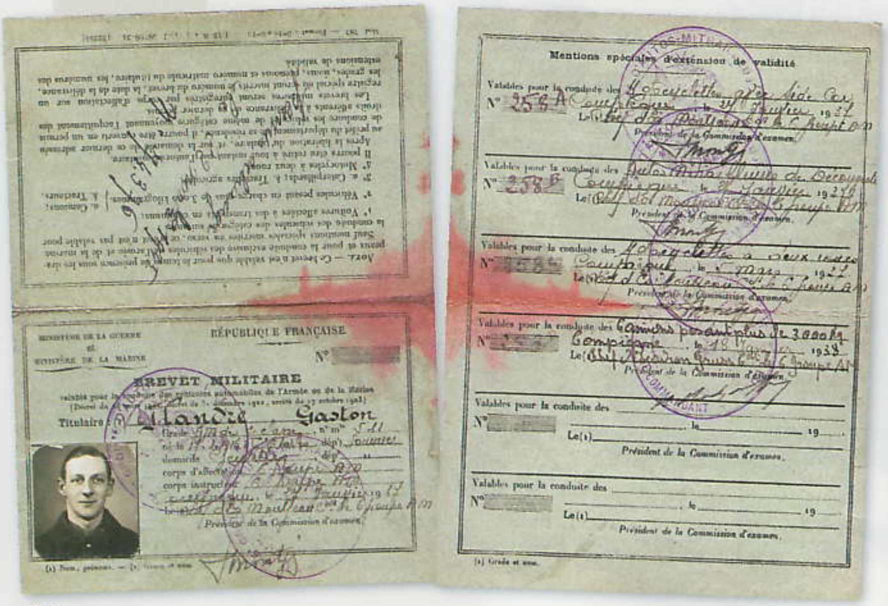
3e side-car Gnôme & Rhône (n° **M 966**) : conducteur Bisiau, passagers Poitiers et Toso

4e side-car Gnôme & Rhône (n° **M 963**) : conducteur Dhénin, passagers Couteaux et Lebée

5e side-car Gnôme & Rhône (n° **M 968**) : conducteur Barnachon, passagers Guérin et Vilain

En réserve : Hocquard, Samson, Fontaine et Beaugin.

Le permis militaire du maréchal des logis Flandre pour moto solo et side-car, automitrailleuse de découverte et camion de plus de 3,5 tonnes.
(Coll. Flandre)



MINISTÈRE DE LA GUERRE
et
MINISTÈRE DE LA MARINE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° [redacted]

BREVET MILITAIRE
valable pour la conduite des voitures automobiles de l'Armée ou de la Marine

Titulaire (1) Flandre Gaston

Président de la Commission d'examen.

(1) Nom, prénoms. — (2) Grade et nom.

Mentions spéciales d'extension de validité

Valables pour la conduite des Motocyclettes avec side car
N° [redacted] Compiègne, le 27 Janvier 1937
Le (1)
Président de la Commission d'examen.

Valables pour la conduite des Auto Mitrailleuses de Découverte
N° [redacted] Compiègne, le 27 Janvier 1937
Le (1)
Président de la Commission d'examen.

Valables pour la conduite des Motocyclettes à deux roues
N° [redacted] Compiègne, le 5 mars 1937
Le (1)
Président de la Commission d'examen.

Valables pour la conduite des Camions pesant plus de 3000 kg
N° [redacted] Compiègne, le 18 janvier 1938
Le (1)
Président de la Commission d'examen.

Valables pour la conduite des
N° [redacted] , le 19
Le (1)
Président de la Commission d'examen.

Valables pour la conduite des
N° [redacted] , le 19
Le (1)
Président de la Commission d'examen.

(1) Grade et nom.

Une équipe de mécaniciens est placée sous les ordres de l'adjudant Dehouck, avec entre autres le maréchal des logis-chef Fritz et son camion Latil.

Pour ce concours, chaque équipe doit utiliser des engins de série. Ainsi l'équipe du 6e GAM est dotée de motos G&R 750 cm³ XA qui ont la particularité d'être les premières — et les seules à notre connaissance du type XA — dotées d'un side-car muni d'une roue motrice. Ce système sera repris en grande série sur le modèle suivant, la plus célèbre G&R 800 cm³ AX 2 RM.

Se déroulant donc sur trois jours, les épreuves de Spa sont réparties de la façon suivante :

1re journée : épreuve routière de 500 km, sur un circuit non connu à l'avance avec navigation à la carte ;

2e journée : épreuve tous terrains en forêt sur 23 km ;

3e journée : figures libres. L'une de celles-ci consiste à remettre en place la roue du panier tout en roulant à trois sur le side-car *(➡ photographie page 52)*.

À l'issue de la compétition, l'équipe française termine troisième, et première des équipes étrangères. Les Belges en garnison à Spa s'octroient les deux premières places sur leurs Gillet-Herstal, ce qui fera dire à l'équipe française — effet du chauvinisme, notre trait de comportement bien connu ? —, que les vainqueurs ont sans doute été aidés par leur connaissance de la région lors du parcours de la première journée.

Du sport à la guerre

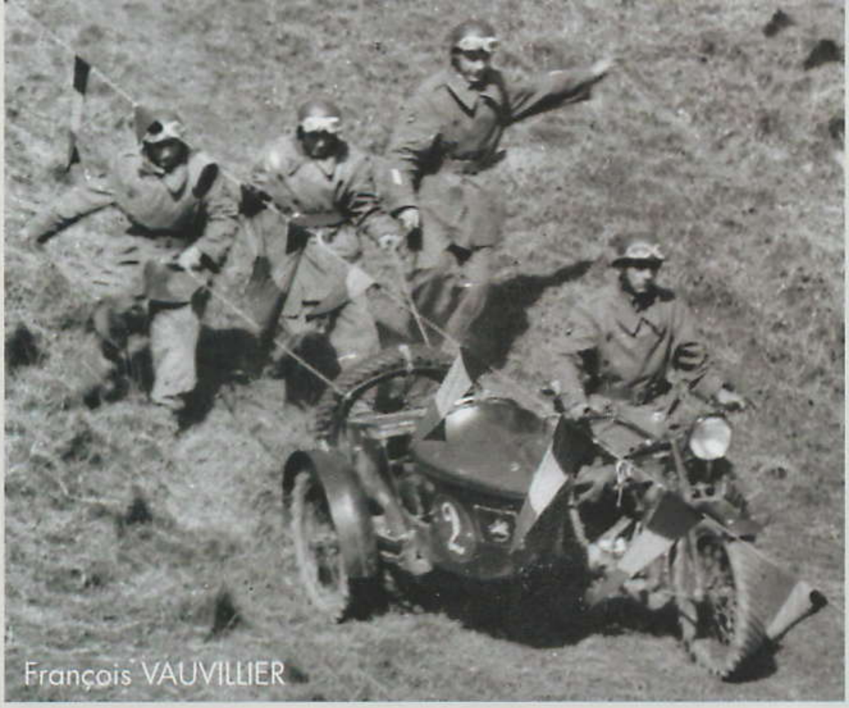
L'aventure des membres de l'équipe ne s'arrête pas à Spa. À la mobilisation de septembre 1939, le 6e GAM et le centre de mobilisation de cavalerie n° 2 de Compiègne forment deux unités, le 6e GRDI (groupe de reconnaissance de division d'infanterie) et le 1er GRCA (groupe de reconnaissance de corps d'armée).

La plupart des membres de l'équipe Thiriat qui sont arrivés au 6e GAM au moment de sa création, fin 1935, sont affectés au 6e GRDI, groupe de reconnaissance de la 3e DIM, avec lequel ils vont combattre en mai 1940 à Stonne et dans le massif du Mont-Dieu, avant de participer à d'héroïques actions en juin 1940, jusqu'à la capture quasi totale de cette brillante unité de cavalerie[3].

Nous ne connaissons pas de façon approfondie l'histoire individuelle de chaque membre de cette équipe, mais ces humbles cavaliers, qui ont œuvré avec force et talent pour la motorisation de l'armée française en portant haut nos couleurs au concours de Spa et qui seront deux ans plus tard des acteurs anonymes de la campagne de 1940, méritent que l'on s'attarde un peu sur chacun d'entre eux, ce que nous faisons dans les deux pages suivantes.

---

[3] Pour en savoir plus sur le 6e GRDI, voir le hors-série n°3 de notre confrère *Batailles & Blindés*, entièrement consacré à cette belle unité durant la campagne 1939-1940.



François VAUVILLIER

À Spa, l'épreuve tous terrains est extrêmement difficile avec ses pentes raides ou son passage en terrain boueux, en pleine forêt. Ici le side-car du maréchal des logis-chef Landois, M ▮ 971, est en difficulté et doit être freiné par plusieurs hommes. Cependant l'équipe française bouclera le parcours en deux heures et demie alors qu'il faudra cinq heures et demie aux Allemands. On voit ici, hélas peu distinctement (→ *aussi photo page 50*), les modifications apportées au side-car type DP : au lieu du volumineux coffre habituel, toute la partie arrière du side a été abaissée, et des garde-main ont été ajoutés ainsi qu'un grand arceau semi-circulaire supportant la roue de secours. *(Coll. Fritz)*

PREMIÈRE MOTO SIDE-CAR FRANÇAISE *RÉELLEMENT* TOUS TERRAINS, LA

GNÔME & RHÔNE 750 cm^3 XA AVEC SIDE RM

La roue du side-car rendue motrice à volonté, procédé dont l'armée belge a la primeur, donne des idées à Gnôme & Rhône car elle seule permet de vraies performances en tous terrains avec side.

Gnôme & Rhône présente donc en mars 1937 à l'armée française une 750 cm^3 XA (A pour *armée*) — son modèle standard livré en série depuis 1936 — munie à cette fin d'un appareillage très simple, un arbre de transmission placé transversalement avec dispositif à crabots, commandé au moyen d'un levier, et débrayable à volonté : en effet, en l'absence d'un différentiel, la conduite à deux roues motrices est vivement déconseillée sur route, surtout à grande vitesse, car les virages sont très difficiles à prendre.

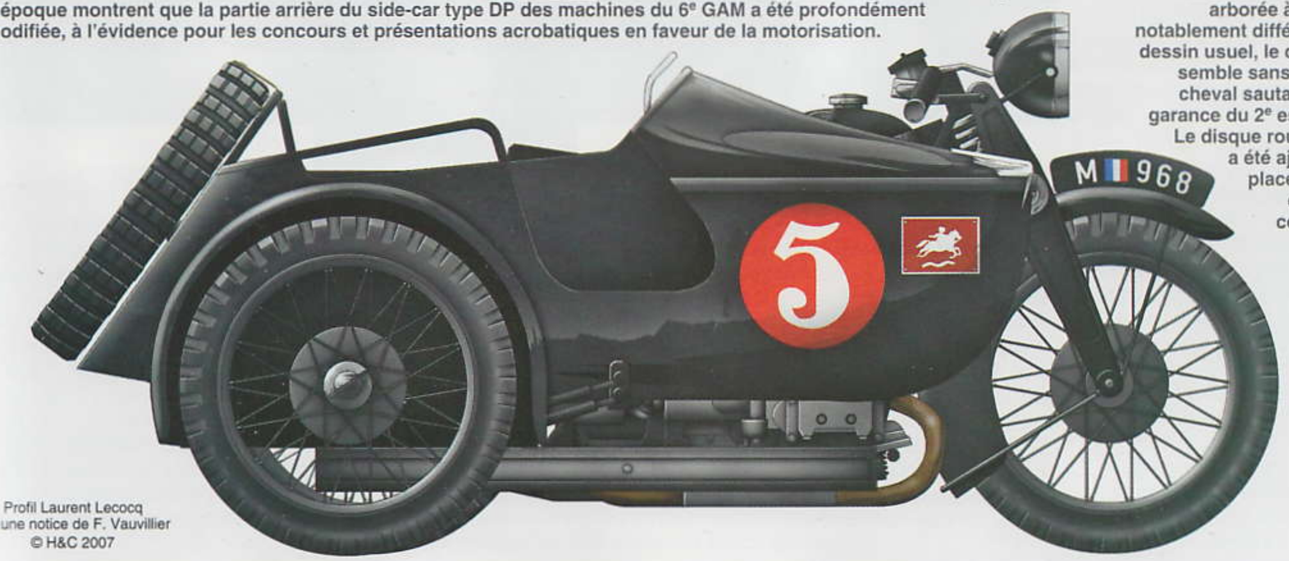
Après les premiers essais de juin 1937, le principe de la roue de side motrice (RM) est retenu, mais le constructeur doit renforcer la transmission de l'ensemble. Douze XA équipées de ce dispositif sont commandées, et livrées en hiver 1937-1938, pour permettre une expérimentation étendue dans la cavalerie. Quelques unes d'entre elles sont engagées avec succès, début 1938, dans le concours de l'estafette, mais leur heure de gloire sera, bien sûr, le concours de Spa, avec l'équipe du 6^e GAM.

Cependant, la version à roue motrice de la moto-side G&R 750 XA restera anecdotique, car Gnôme & Rhône procède presque simultanément à la mise au point de l'AX 2, une nouvelle moto plus puissante (800 cm^3) qui deviendra le matériel standard de 1939-1940.

Dix des douze numéros attribués aux XA side RM ont été identifiés à ce jour : M ▮ 962 (un corps de dragons portés non identifié) à M ▮ 971 (6^e GAM). ■

Concours de Spa, l'heure des récompenses. Le lieutenant Thiriat, de la M ▮ 970, reçoit un trophée pour la troisième place obtenue par la délégation française, toute entière constituée par l'équipe du 6^e GAM. *(Coll. Fritz)*

Moto Gnome & Rhone 750 cm^3 XA avec side-car Bernardet modele 1935 type dragons portés modifié
Nous avons décoré cette machine aux couleurs de la « 5 », M ▮ 968 du maréchal des logis-chef Barnachon. Les photos d'époque montrent que la partie arrière du side-car type DP des machines du 6^e GAM a été profondément modifiée, à l'évidence pour les concours et présentations acrobatiques en faveur de la motorisation.



Insigne du 6^e GAM
La version du Preux arborée à Spa est notablement différente du dessin usuel, le chevalier semble sans lance et cheval sautant. Fond garance du 2^e escadron. Le disque rouge « 5 » a été ajouté sur place dans le cadre du concours.

Profil Laurent Lecocq
sur une notice de F. Vauvillier
© H&C 2007

1 Automitrailleur[4] Vilain

Le 23 mai 1940, lors de l'attaque du 4e escadron motocycliste visant à reprendre la cote 276, il sert un FM comme tireur au peloton Fontaine-Descambres. En fin de journée, cet escadron décimé ne compte plus qu'une vingtaine de combattants valides. Tous les officiers ont été blessés et cinq cavaliers ne se relèveront pas.

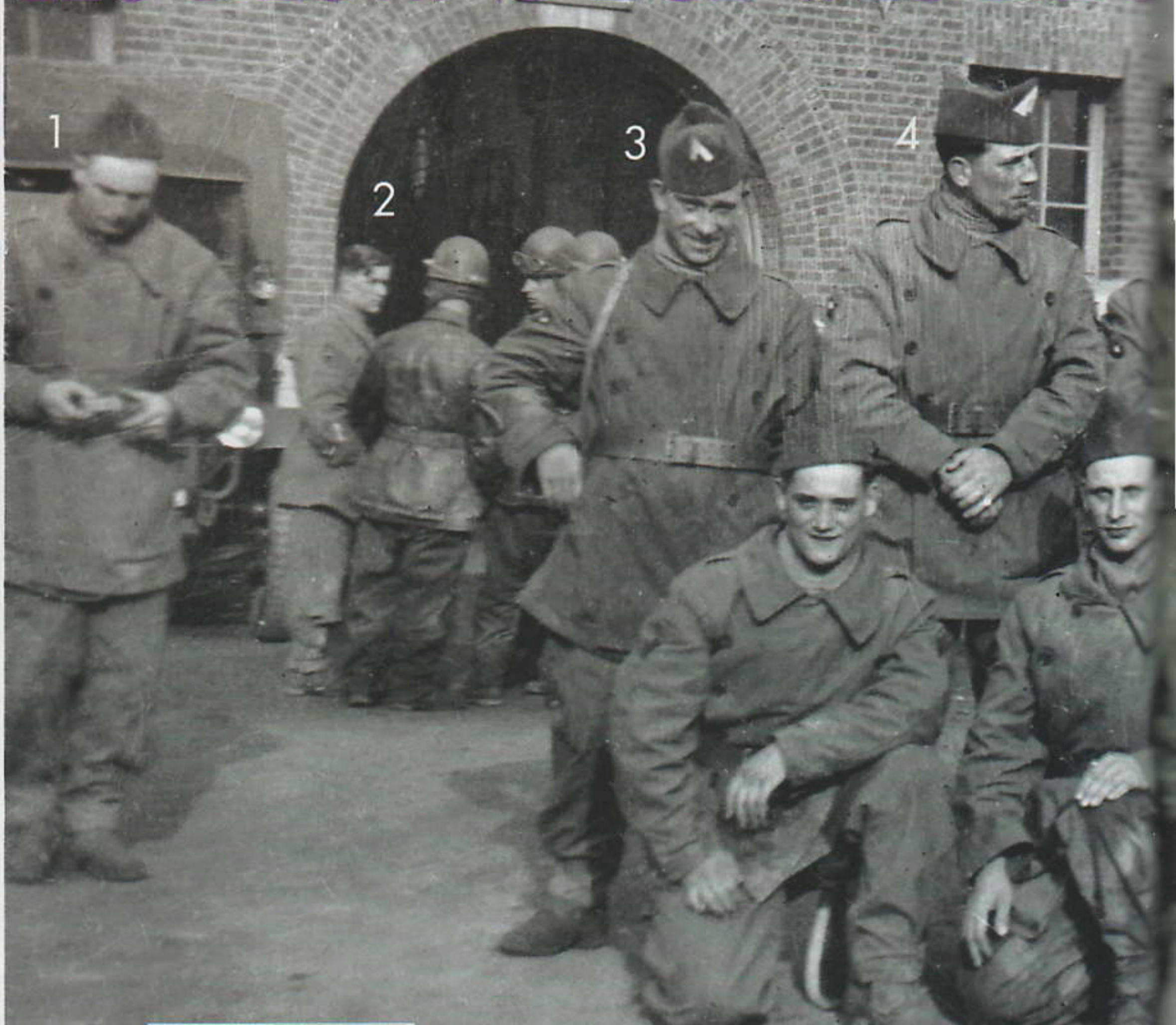
2 Maréchal des logis Guérin

Comme une partie de ses camarades, il rejoint le 6e GAM, fin 1935 où il est affecté au 2e escadron comme motocycliste. Après la mobilisation, il commande l'un des deux groupes de combat du peloton de motocyclistes Marchant. Le 11 juin 1940, lors de la défense de Saint Pierre-à-Arnes, il est tué face à l'ennemi, d'une balle en plein cœur. Aimé de ses camarades, sa mort est durement ressentie.

3 Maréchal des logis Ferlampin

Ayant rejoint le 6e GAM fin 1936, il est ensuite affecté au 4e escadron du 6e GRDI où il s'occupe des réparations mécaniques.

1938 LES DESTINS ÉCLATÉS DE



11 Brigadier Toso

À la mobilisation, il devient chef de pièce au peloton de mitrailleuses Gourdain. Il participe aux combats du 15 mai à Stonne. Le lendemain, enseveli sous le bombardement du bois de Sy, il meurt étouffé. Sa veuve ne se remaria jamais.

12 Automitrailleur[4] Lebée

Il arrive au 6e GAM fin 1936, mais on perd ensuite sa trace. Il est possible qu'il n'ait pas rejoint le 6e GRDI mais un autre corps.

13 Automitrailleur[4] Théâtre

Originaire de l'Aisne, ce bon vivant se retrouve affecté à la mobilisation, à la popote du 5e escadron dont il devient le sommelier.

[4] Au 6e GAM, l'homme de troupe est appelé *automitrailleur*, appellation qui changera en *cavalier* à la création du 6e GRDI.

14 Maréchal des logis-chef Landois

Chef de peloton au 2e escadron, il devient, à la mobilisation, sous-officier adjoint dans un peloton de motocyclistes.

15 Maréchal des logis Couteaux

Il retrouve son camarade Samson (sous-officier adjoint) au peloton de motocyclistes Maisonnier, au sein duquel il commande l'un des deux groupes de combat. Ce peloton appartenant au 2e escadron, participe d'abord à la défense de la lisière de la forêt du massif du Mont-Dieu avant d'être, en juin, de tous les combats retardateurs jusqu'à la capture des derniers éléments du 6e GRDI, près de Sombernon, le 18 juin au matin.

Adjudant Dehouck

Restant dans la mécanique, il est nommé à la mobilisation, responsable de l'atelier à l'EHR du 6e GRDI. Placé sous les ordres du lieutenant Jonnart, il en étonnera plus d'un en retirant, avec une pince, les obus allemands ayant pénétré les blindages des AMD Panhard ou des AMR Schneider-Kégresse P 16. Dans la nuit du 15 au 16 juin, la majeure partie de l'EHR est capturée, près de Vermenton.

Maréchal des logis Fritz

Détaché au 1er groupe d'artillerie école de Fontainebleau, il effectue un stage de chef d'équipe et d'entretien du matériel automobile. Affecté d'abord au 6e cuirassiers de Verdun, il rejoint ensuite le 6e GAM nouvellement créé, où il est affecté à l'atelier du 2e escadron. Vite repéré comme remarquable conducteur, il participe au tour de France motocycliste de 1938 avec le lieutenant Thiriat qu'il accompagne aussi à Spa, mais avec l'élément de dépannage de l'adjudant Dehouck. Il est autorisé à participer à titre individuel au Paris-Les Pyrénées-Paris de 1939 et réalise l'un des meilleurs temps dans la montée du Tourmalet. À la mobilisation, il rejoint l'échelon de dépannage du 2e groupe d'escadrons avec lequel il fera la campagne jusqu'à sa capture à Sombernon.

4 Maréchal des logis-chef Barnachon

Arrivé au 6e GAM, fin 1935, il est affecté au 2e escadron comme presque tous les membres de l'équipe. En août 1939, il est incorporé au 6e GRDI. Évacué durant l'hiver pour raison médicale, il succombera à son infection.

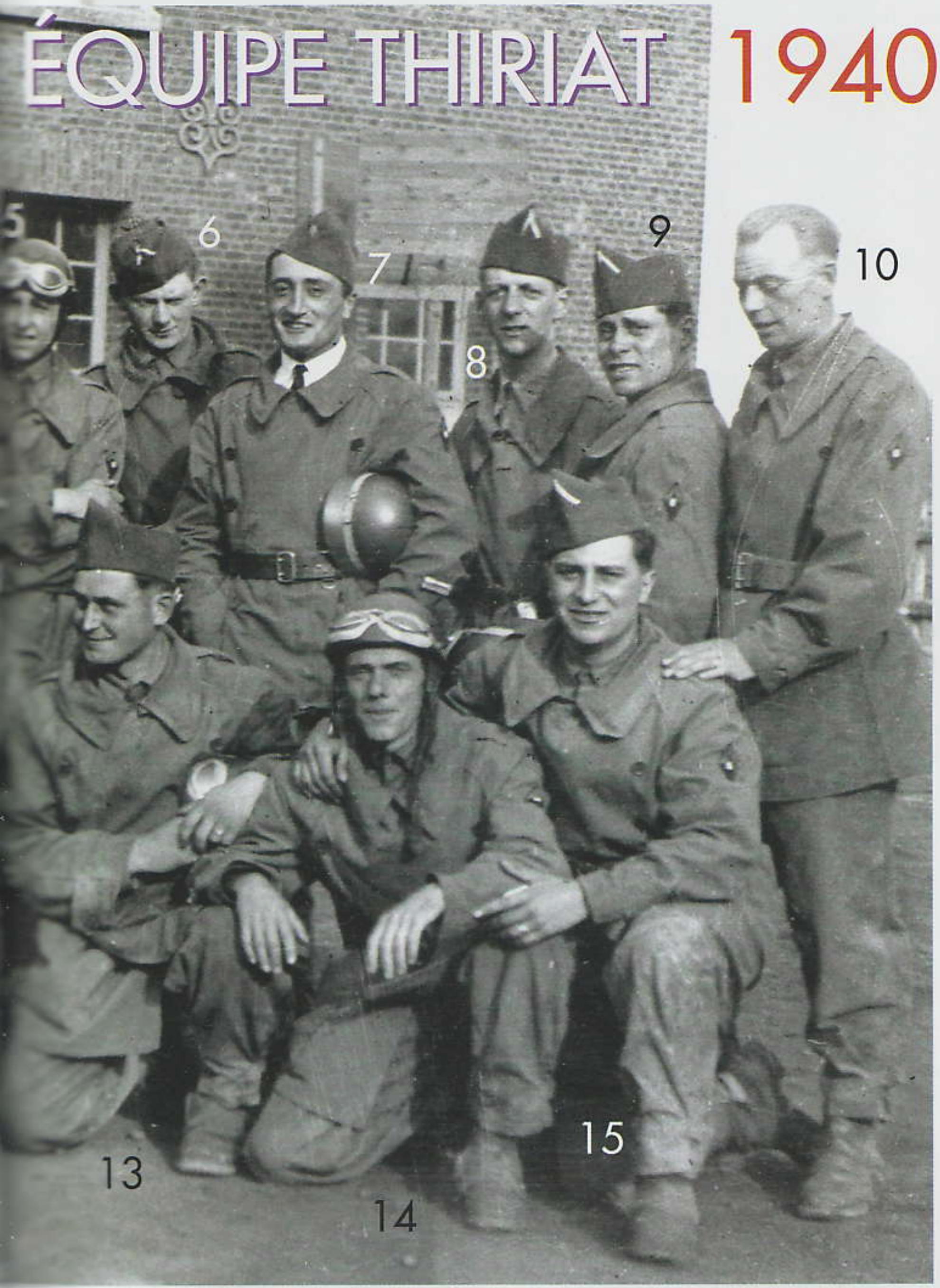
5 Maréchal des logis Bisiau

Fils d'un vétérinaire, cet ancien sous-lieutenant de réserve s'engage après son service au 6e GAM avec le grade de maréchal des logis, comme c'était la règle. Il prépare le concours du peloton préparatoire d'Évreux pour devenir élève officier. Nous perdons sa trace à la mobilisation. Peut-être a-t-il alors suivi ce peloton pour finalement être affecté à un autre régiment ?

6 Maréchal des logis Gauchet

Engagé de la première heure au 6e GAM, il est dépanneur au 2e escadron. À la mobilisation, il quitte avec regret ses camarades pour un autre corps, peut-être le 1er GRCA, lui aussi formé à Compiègne.

ÉQUIPE THIRIAT 1940



Au centre. **La photo-souvenir de l'équipe Thiriat à Spa, juillet 1938. Moins de deux ans après, tous ces hommes verront leurs destins éclatés.** *(Coll. Fritz)*

Lieutenant Thiriat 7

Infatigable, le lieutenant Thiriat entreprend fin 1938 un raid en moto en plein Sahara, un exploit souvent tenté mais jamais entièrement réussi : le premier Paris-Dakar de l'histoire. Ce raid a un double objectif, montrer les capacités du nouveau side-car Gnôme & Rhône 800 cm3 AX 2 RM (*roue motrice*) dont l'armée sera bientôt équipée, et tracer une voie entre la France métropolitaine, le Maghreb et l'Afrique noire. Il propose au maréchal des logis Flandre de l'accompagner mais ce dernier, terminant son service et ne souhaitant pas « rempiler », est remplacé par le maréchal des logis Gauchet.

Le 2 décembre 1938, le raid s'élance de Paris. Il se compose d'une équipe de quatre militaires : le capitaine Couet, les lieutenants Thiriat et Martineau (43e RI de Lille) et le maréchal des logis Gauchet, conduisant quatre side-cars Gnôme & Rhône neufs dont les immatriculations vont de M 🇫🇷 5 585 à M 🇫🇷 5 588.

En arrivant à Rabat, l'équipe est renforcée par le capitaine Almeras et le maréchal des logis Vely. Après de nombreuses péripéties, dont l'accident du capitaine Couet (blessé, il sera évacué par avion sur Casablanca), le raid atteint Dakar, le 28 décembre 1938, après un parcours de 5 300 kilomètres. Une grande réception, dédiée à l'équipe revenue en France, a lieu le 2 mars 1939, devant toute l'élite militaire et politique du moment. Une fois de plus le 6e GAM est à l'honneur.

À la mobilisation, Thiriat est affecté au 6e GRDI, mais, en désaccord avec son chef de corps, il demande sa mutation. Nommé capitaine, il fera la campagne au 12e cuirassiers, régiment de découverte de la 3e DLM, au sein duquel il sera responsable du service auto. Une fonction trop calme pour ce bouillant officier.

Maréchal des logis Flandre 8

Passionné de mécanique, il est incorporé au 6e GAM en octobre 1936. Avec d'abord les classes, l'école des brigadiers, puis le passage des permis, il devient sous-officier et instructeur pour la conduite des side-cars. Repéré par le lieutenant Thiriat, il devient l'acrobate sur moto solo du groupe.

Après un court retour à la vie civile, de novembre 1938 à mars 1939 à l'usine Potez de Méaulte (Somme), il est affecté à la mobilisation au groupe de mitrailleuses du lieutenant Ferté, comme sous-officier adjoint. Il retrouve ses anciens compagnons de l'équipe Thiriat comme Poitiers. Durant les combats, il intègre la défense de la lisière du bois du Mont-Dieu avant d'être de tous les combats de juin pour finalement être capturé à Sombernon.

De cette équipe de choc, il est le seul encore vivant. Puisse cet article lui rendre hommage.

Patte de collet d'homme de troupe du 6e GRDI, 1939-1940. *(Coll. E. Barbanson)*

L'auteur tient à remercier MM. Caloin, Flandre et Fontaine-Descambres, tous trois anciens des 6e GAM et 6e GRDI, pour leur aide précieuse à cet article, sans oublier M. Fritz, fils du maréchal des logis-chef Fritz, pour avoir autorisé la publication des photos du fond de son père.

10 Adjudant-chef Dhénin

Il commande à la mobilisation un peloton d'AMR Schneider-Kégresse P 16 au sein du 3e escadron du 6e GRDI. Peu avant l'attaque allemande, remplacé à ce poste par le maréchal des logis Caloin, il est versé au 1er escadron d'AMD du capitaine d'Estrées, arrivé au GRDI pour remplacer les éléments du capitaine Kaminski envoyés en Norvège.

9 Maréchal des logis Poitiers

En octobre 1936, il rejoint le 6e GAM avec son grand ami, le maréchal des logis Flandre. À la mobilisation, il rejoint le 5e escadron du 6e GRDI, comme chef de voiture de l'une des deux AMR ZT 3 récemment perçues. Il se fait remarquer le 15 juin 1940 lors des combats de Bussy-le-Château, en protégeant le repli du GRDI face aux chars allemands. Capturé avec les derniers éléments du GR, le 17 juin, à Sombernon, il parvient à s'échapper d'Allemagne et rejoint la France par la Suisse. Il rejoint la résistance et monte en grade, avant de s'engager définitivement dans l'armée.

ELLES SENTAIENT BON LE SABLE CHAUD...

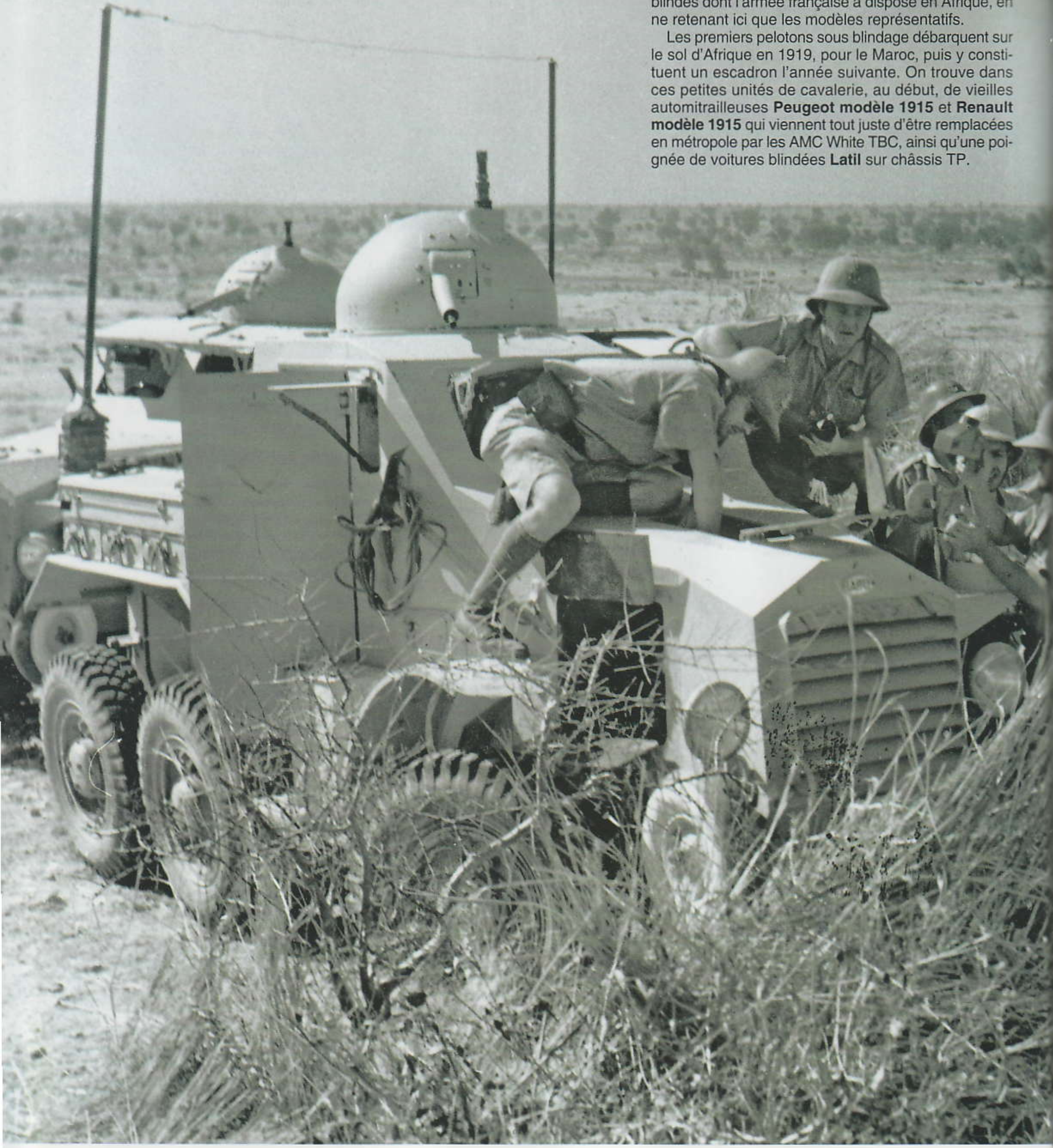
LES VOITURES BLINDÉES LAFFLY

De très nombreux types de voitures blindées ont servi en Afrique française à partir des années vingt. Mais un seul modèle d'automitrailleuse a été spécifiquement conçu à cette fin : l'AMD Laffly S 15 TOE.

Ce matériel blindé léger à la silhouette plutôt insolite s'inscrit dans la vaste gamme développée par la société Laffly, d'Asnières, à partir de 1934 et dont nous avons déjà parlé dans notre précédent numéro[1].

Mais avant d'examiner de plus près ce véhicule, il est nécessaire d'évoquer à grands traits les matériels blindés dont l'armée française a disposé en Afrique, en ne retenant ici que les modèles représentatifs.

Les premiers pelotons sous blindage débarquent sur le sol d'Afrique en 1919, pour le Maroc, puis y constituent un escadron l'année suivante. On trouve dans ces petites unités de cavalerie, au début, de vieilles automitrailleuses **Peugeot modèle 1915** et **Renault modèle 1915** qui viennent tout juste d'être remplacées en métropole par les AMC White TBC, ainsi qu'une poignée de voitures blindées **Latil** sur châssis TP.



S 15 TOE 1934-42

Deux AMD Laffly S 15 TOE des troupes coloniales en AOF. Datant de la période de l'armée de l'Armistice, cette belle photographie en pleine action montre certainement des voitures du groupement motorisé de Thiès. Celle du second plan est dotée du poste ER 26*bis* modèle 1939. Derrière, des tirailleurs sénégalais assurent la défense antiaérienne rapprochée avec leur mitrailleuse Hotchkiss. (*© ECPAD / France*)

Sous la pression des événements au Maroc, notre potentiel en blindé y connaît un accroissement rapide, avec l'arrivée des premières **AMC White TBC** et des **chars légers Renault FT**. Comme en métropole, les premières sont servies par des cavaliers et les seconds sont sous l'égide de l'infanterie.

Sur le plan des matériels, cette situation prévaut jusqu'au début des années trente, au moment où arrive une cinquantaine de voitures blindées d'un modèle spécialement destiné au Maroc, les **Berliet VUDB**. Mais ces dernières ne sont pas à proprement parler des automitrailleuses. Sans toit, armées de FM tirant par des meurtrières et munies d'un plancher en bois, elles sont désignées *voitures de prise de contact.*[2]

Parallèlement, les « *automitrailleuses 20 chevaux* » Panhard issues du programme de 1923 pour la métropole et qui viennent tout juste d'aboutir à un modèle de série — l'AMD Panhard 165/175 — sont partiellement affectées au Maroc car, malgré la reddition d'Abd-el-Krim en mai 1926, l'immense sud marocain reste littéralement une zone de guerre permanente.

Ces voitures de modèle récent reçoivent l'appellation d'**AMD Panhard TOE** (**théâtres d'opérations extérieurs**), tandis qu'un camion blindé léger sur le même châssis Panhard (**voiture spéciale 179**) est mis en service pour le transport de combattants, et que les vieilles White commencent à être remontées sur des châssis neufs type Laffly LC 2, devenant les **White-Laffly**.

1934 : un *tournant* dans l'Anti-Atlas...

C'est avec les AMD White, White-Laffly et Panhard TOE, les voitures de prise de contact Berliet VUDB, les camions blindés Panhard et les camionnettes sahariennes Laffly LC 2 non blindées que, du 21 février au 11 mars 1934 dans l'Anti-Atlas, a lieu la première opération de « guerre rapide » conduite par une formation motorisée française d'une certaine importance. Fort de cinq escadrons (chasseurs d'Afrique et légionnaires) et deux compagnies automobiles (légionnaires) totalisant 450 véhicules de combat et de transport, le **sous-groupement Trinquet** effectue en 20 jours un « *raid formidable dans un pays peuplé d'ennemis bien armés* ». Le colonel Trinquet et ses « motorisés » effectuent un vaste mouvement tournant de 350 km, encerclant des milliers de guerriers et obtenant, quasiment sans pertes et avec un effectif réduit, leur soumission.

Campagne de type colonial certes, mais le fait n'en est pas moins marquant. Il n'est pas interdit d'écrire que la *mécanisation* de l'armée française, c'est-à-dire l'emploi du moteur en tant qu'instrument de combat sur le plan tactique[3], à l'échelle opérationnelle, a trouvé là sa première application pratique, sur le terrain, en situation d'hostilités réelles. Nous y reviendrons.

Sur le plan des matériels blindés, la campagne de 1934 revèle toutefois au grand jour, du fait de l'ampleur prise par les mouvements, les limites de véhicules qui ne sont « TOE » que par l'effet du hasard, de la nécessité ou du déclassement progressif[4].

... et l'acte de naissance des blindées TOE

Synthétisant ces enseignements, la section d'outre-mer de l'EMA rédige une *Note sur la motorisation en Afrique du Nord et plus particulièrement au Sahara*, document non daté mais que le contexte situe à l'été de 1934. Cette note expose avec limpidité la question de la voiture blindée future, dont voici l'intégralité du développement (les soulignés sont d'origine) :

« *Il reste à trouver la bonne voiture saharienne de reconnaissance et de combat. On se trouve ici en présence de deux opinions :*

1 - Nécessité de deux types de voitures :

– une voiture légère où la mobilité soit recherchée de préférence à la protection, mais bien armée (pour

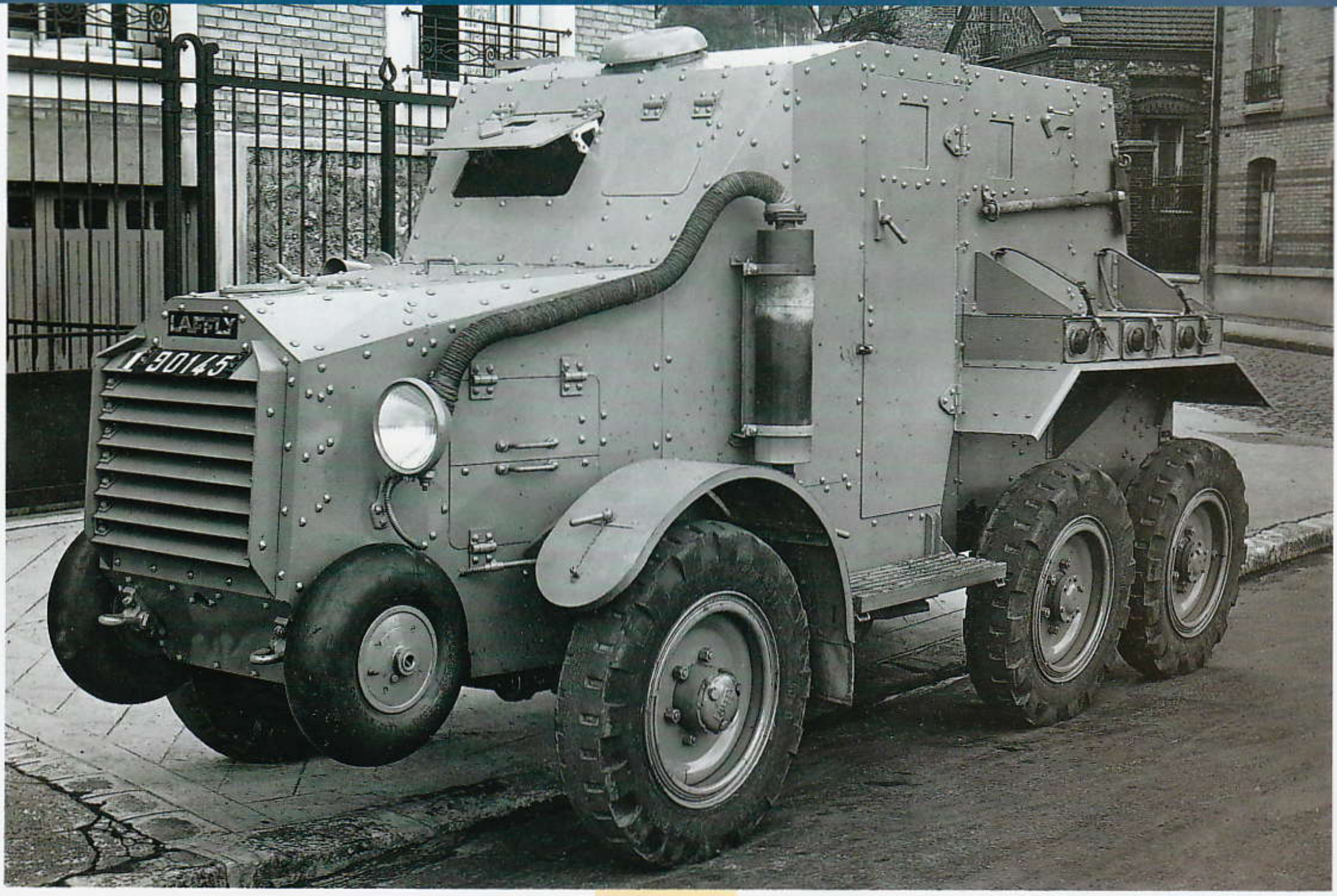
---

[1] *La VLTT Laffly S 15 R*, GBM n° 75, pages 26-38.

[2] Les Américains diront plus tard des *scout cars* blindés.

[3] Par opposition à la *motorisation* qui, selon la définition française de l'époque, s'applique au transport des unités sans en affecter les procédés de combat.

[4] Ce processus perdurera d'ailleurs : hormis les S 15 TOE objet de cet article, toutes les AM et tous les chars que l'on enverra en Afrique jusqu'en 1940, seront des matériels purement métropole, le plus souvent déclassés. Il faudra attendre le printemps 1940 pour que sortent de chaîne, de chez Panhard, les premières AMD 35 spécifiquement destinées à l'AFN. Mais, vu la tournure des événements, elles n'y seront jamais envoyées, et seront affectées d'urgence aux unités à constituer ou reconstituer en métropole.



Ce très beau document présente la voiture blindée 🇫🇷 90 145 Laffly type S 15 R AM (*automitrailleuse* comme l'appelle le constructeur), prête à être expédiée en Afrique du Nord après sa première campagne d'essais à Fontainebleau. *(Coll. F. Vauvillier)*

s'assurer en toutes circonstances la supériorité du feu) ;
– une voiture *__puissante__* *et bien cuirassée.*

2 - Le type léger suffit *- La voiture puissante et bien cuirassée est inutile au Sahara*[5]*.*

On estime que pour les missions de police saharienne, où l'ennemi éventuel restera peu nombreux et médiocrement armé, cette 2e opinion paraît justifiée.

Par contre, dans les régions du Sahara où l'action contre un ennemi européen est à envisager (frontière tripolitaine) [il s'agit de l'Italie, NDLR], *la nécessité d'un type puissant est indéniable.*

Il y a lieu également, dans cette discussion, de considérer le « terrain ». Au Sahara occidental, celui-ci n'offre à la circulation automobile que des difficultés assez facilement surmontables (fonds d'oueds sablonneux, falaises de médiocre hauteur souvent éboulées). Mais il n'en est pas de même dans la région du Sahara oriental (sablonneuse au nord, montagneuse au sud).

En conclusion, deux types de voitures sont à mettre à l'étude.

__En première urgence__ - type léger et mobile, peu blindé mais bien armé.

__En deuxième urgence__ - type plus puissant et plus protégé, mais apte à circuler en terrain difficile.

Par ailleurs, il est évident que les deux types doivent réunir les qualités visées par la note 1470 9/11 du 25 mai 1934[6] *:*
– grand rayon d'action ;
– gros excès de puissance ;
– aptitude à franchir les obstacles.

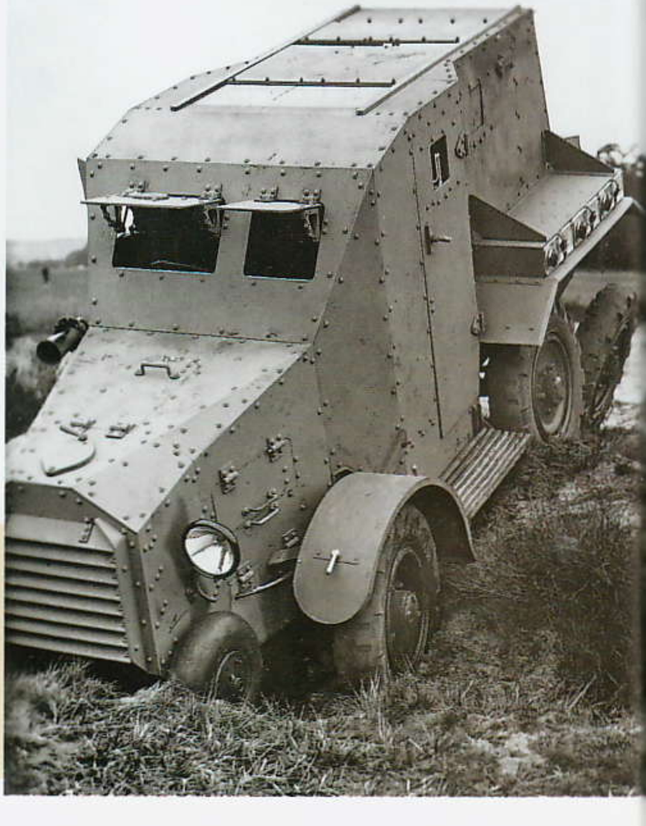
La section d'outre-mer demande en conséquence à la section de l'armement et des études techniques [SAET] *d'orienter vers ces deux types les modèles à châssis déformables et à roues indépendantes visées par sa note 936 10/11 du 6 juillet 1934*[6]*. Par ailleurs, elle donne son accord à ce que les expériences nécessaires aient lieu sur place au début de 1935.*

Elle propose que ces expériences soient faites :
1) dans les confins algéro-marocains [...] *;*
2) dans la partie orientale des territoires du sud de l'Algérie et dans le sud tunisien. »

La voiture de commandement Laffly TOE

Les deux constructeurs disposant des « *châssis déformables et à roues indépendantes* » évoqués par la note, sont évidemment Lorraine et Laffly.

Chez ce dernier où, grâce au châssis LC 2 largement employé dans le désert, l'on a déjà la culture du véhicule saharien, militaire et civil[7], la réalisation de la version TOE (théâtres d'opérations extérieurs) du nouveau châssis à six roues ne souffre aucun délai : le prototype d'une voiture blin-



Durant les premiers essais à Fontainebleau fin 1934, la S 15 R AM n'a pas encore reçu son pot d'échappement, ni le gros champignon d'aération au-dessus de la place de l'aide-conducteur, ni son immatriculation. Le toit est ouvrant par deux panneaux coulissants. *(Coll. F. Vauvillier)*

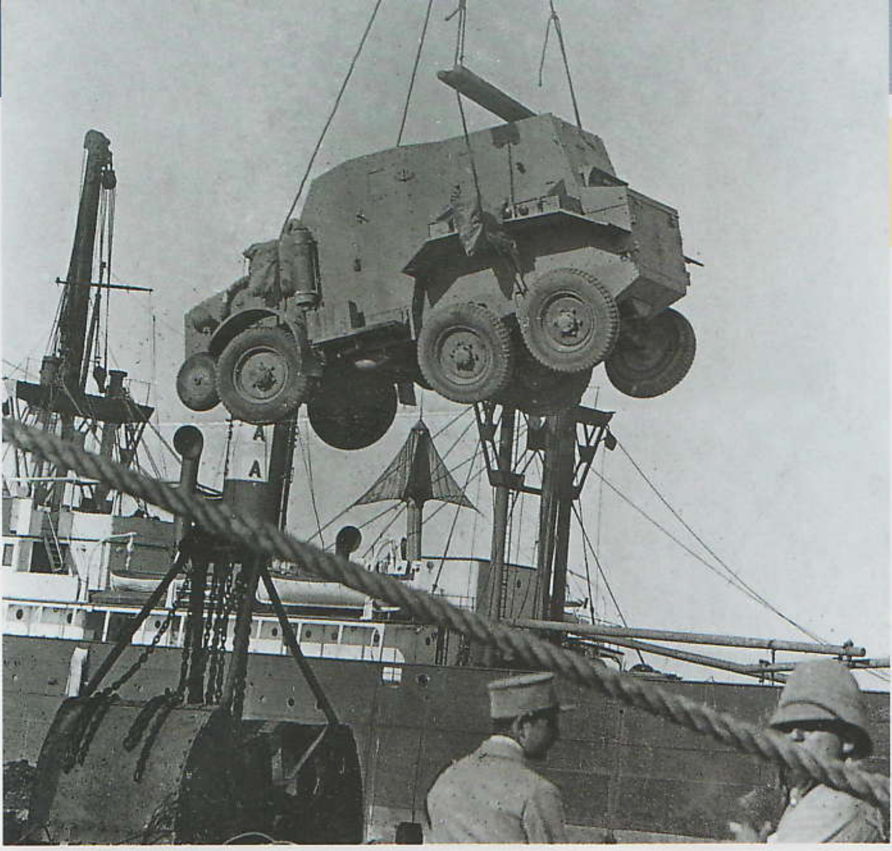
Notes

[5] « *La première de ces opinions est soutenue par le général Huré et le général Giraud. La deuxième par le colonel Charbonneau* » (note d'origine du document cité).

[6] Non retrouvée.

[7] Laffly fait partie des quelques constructeurs comme Renault, Berliet et Saurer, ayant porté un intérêt persistant aux liaisons sahariennes au cours des années trente. En particulier, Laffly accomplit en janvier-mars 1933, avec le soutien du journal *Le Matin*, la mission Paris-Lac Tchad avec deux camions légers LC 2 à moteur diesel CLM.

[8] Voir GBM 74 page 74.



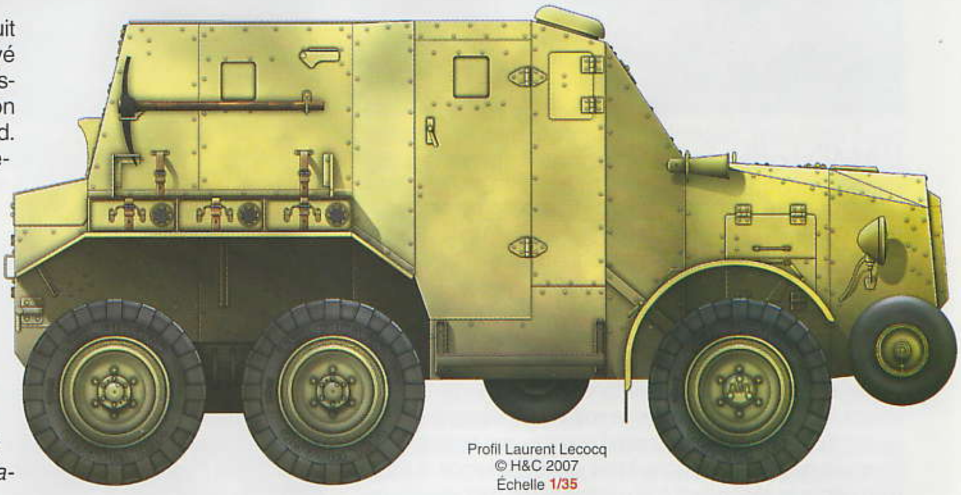
Le débarquement, sans doute à Alger début 1935, du prototype Laffly S 15 R AM, en vue d'être expérimenté dans les territoires du sud algérien. Suspendu dans le vide, le véhicule met en évidence le débattement maximal (16 °) de ses demi-essieux moteurs arrière. *(Coll. F. Vauvillier)*

dée à vocation saharienne est immédiatement construit à Asnières et présenté aux autorités militaires. Essayé d'abord à Fontainebleau dès la fin de 1934, il donne satisfaction, reçoit quelques améliorations de détail et son numéro matricule, puis embarque pour l'Afrique du Nord.

Aucun rapport d'expérimentation n'a malheureusement pu en être retrouvé à ce jour. Nous savons seulement que ce prototype Laffly a été essayé dans les territoires du Sud, concurremment à une voiture blindée Lorraine type 72 de formule analogue, et en compagnie de deux gros cars Laffly S 35 C et Lorraine 28 [8] de transport de combattants dont seul le capot est blindé.

Il nous faut attendre le printemps 1938 pour en retrouver des traces précises, dans le journal de marche du 5e escadron du 1er REC (régiment étranger de cavalerie) : le 31 mai 1938, « *un détachement sous les ordres du lieutenant Prouhet se rend à Casablanca pour* [...] *percevoir une blindée de commandement Laffly* ». Le détachement est de retour le 5 juin à l'escadron, où cette voiture entre en service courant. Ainsi, le 6 décembre 1938, le 5/1er REC part en tournée de police avec huit Berliet VUDB, quatre camions, quatre citernes, deux camions ateliers, quatre TO (tourisme ouverte) et « *un S 15 R blindé* », qui n'est donc autre que notre fameux prototype de voiture de commandement.

Chez Laffly, cette voiture — sans doute simplement parce qu'elle est blindée, a reçu l'appellation pompeuse d'*automitrailleuse*, mais elle ne comporte aucun armement. Comme elle est montée sur un châssis type S 15 R (R pour *reconnaissance*) [1], privilégiant la vitesse, elle se voit désignée S 15 R AM par le constructeur. Nous disposons à son sujet d'une riche iconographie mais d'aucune fiche de caractéristiques. Vu sa date de sortie très précoce, nous tenons pour certain qu'elle a reçu, au moins au début, le moteur équipant aussi les autres prototypes S 15, un Peugeot six cylindres 72 x 88 mm de 2 150 cm^3 développant 55 chevaux à 3 500 t/mn.

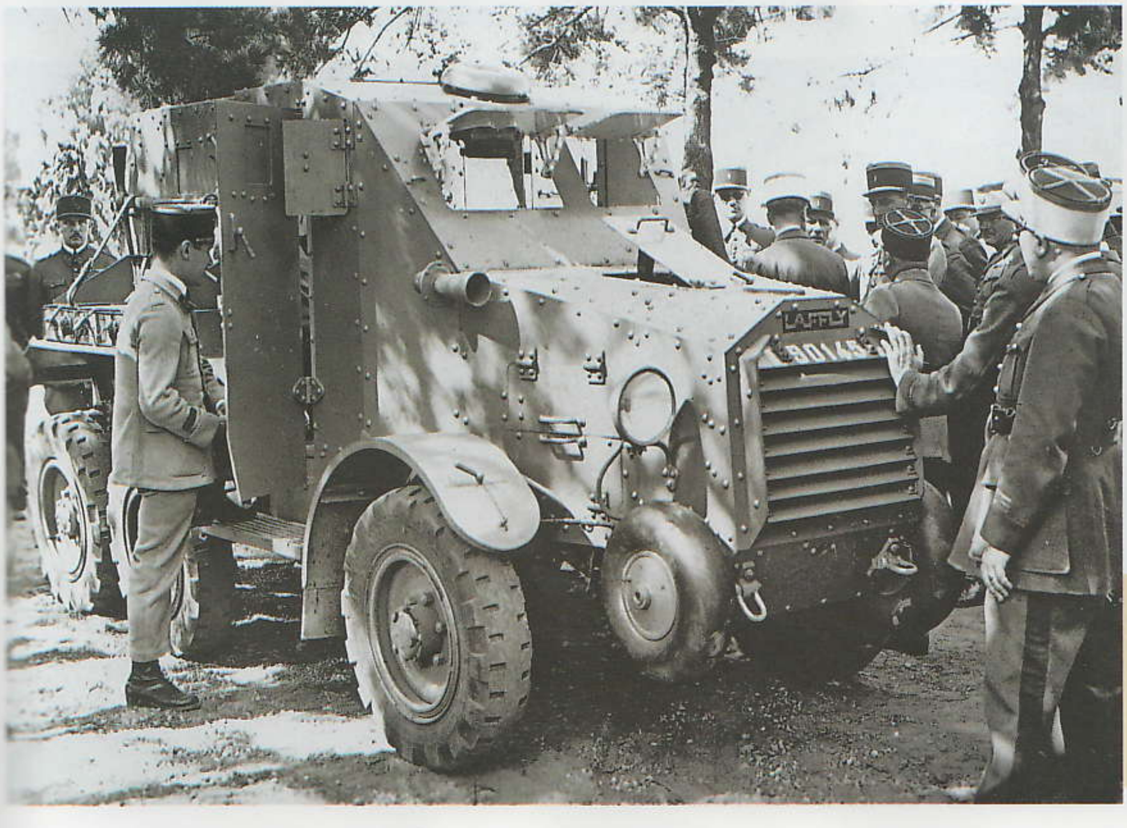


Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle 1/35

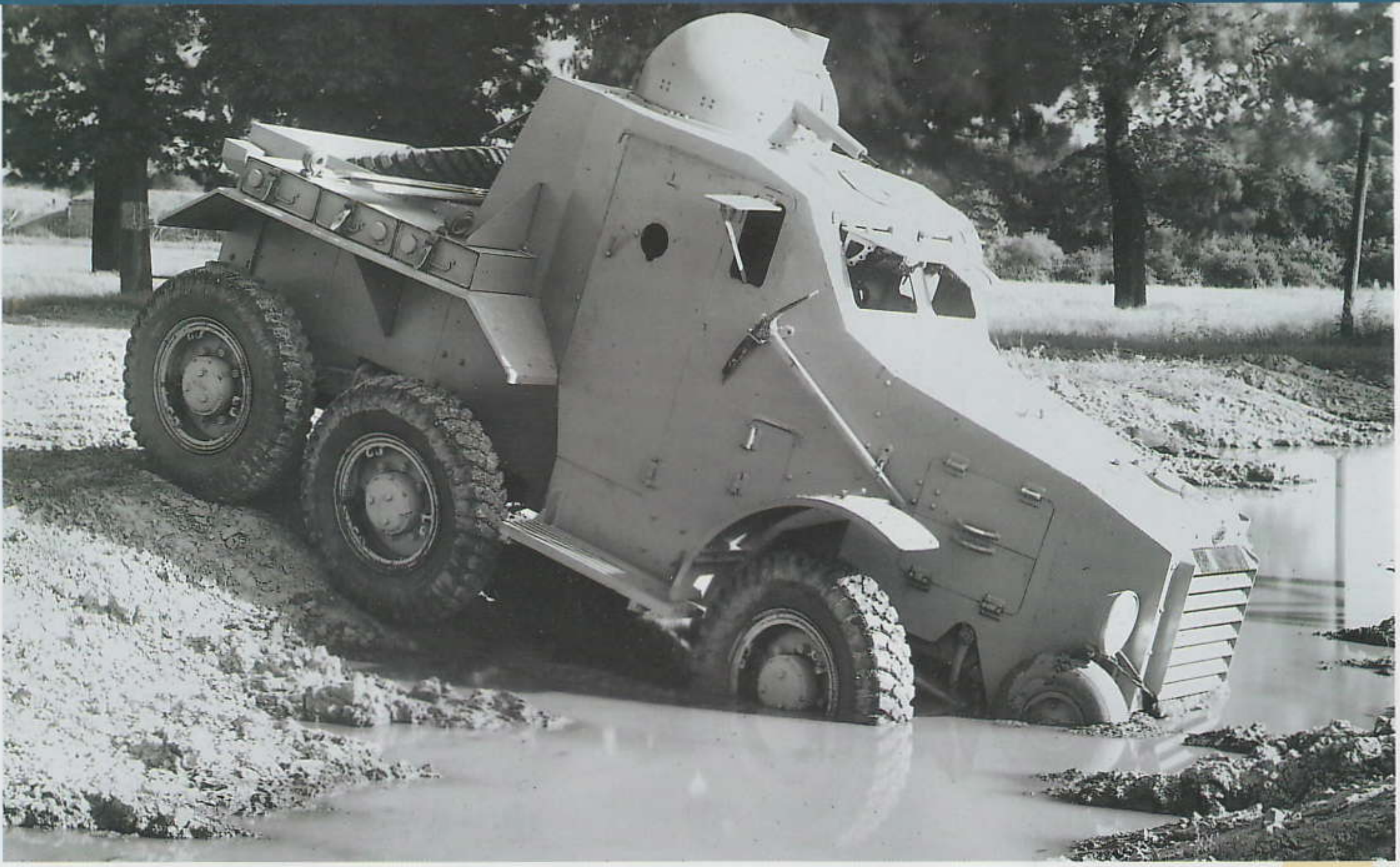
VOITURE BLINDÉE DE COMMANDEMENT LAFFLY S 15 R AM

Resté à l'état d'exemplaire unique, la voiture 90 145 construite en 1934 est très précoce dans la gamme des six-roues Laffly. Elle est chaussée de pneumatiques d'un modèle spécial Veil-Picard 30 x 6, qui ne sera pas poursuivi, et qui était destiné à assurer une hypothétique meilleure tenue sur terrain sablonneux.

La teinte ocre jaune clair est celle, réglementaire, pour les quelques véhicules spécifiquement destinés aux territoires sahariens (alors que ceux destinés aux régions « tempérées » de l'AFN sont livrés en vert olive, comme en métropole).



Peu après son débarquement, la voiture Laffly S 15 R AM 90 145 est présentée aux officiers de l'armée d'Afrique qui l'examinent avec intérêt, en particulier les cadres de la légion étrangère reconnaissables à leur képi noir (bleu foncé du règlement) orné d'une grenade. *(Coll. F. Vauvillier)*



Essai de franchissement d'un petite coupure par le véhicule de tête de série. Un oued africain est suggéré... mais nous sommes encore en France. *(Coll. F. Vauvillier)*

L'AMD Laffly S 15 TOE

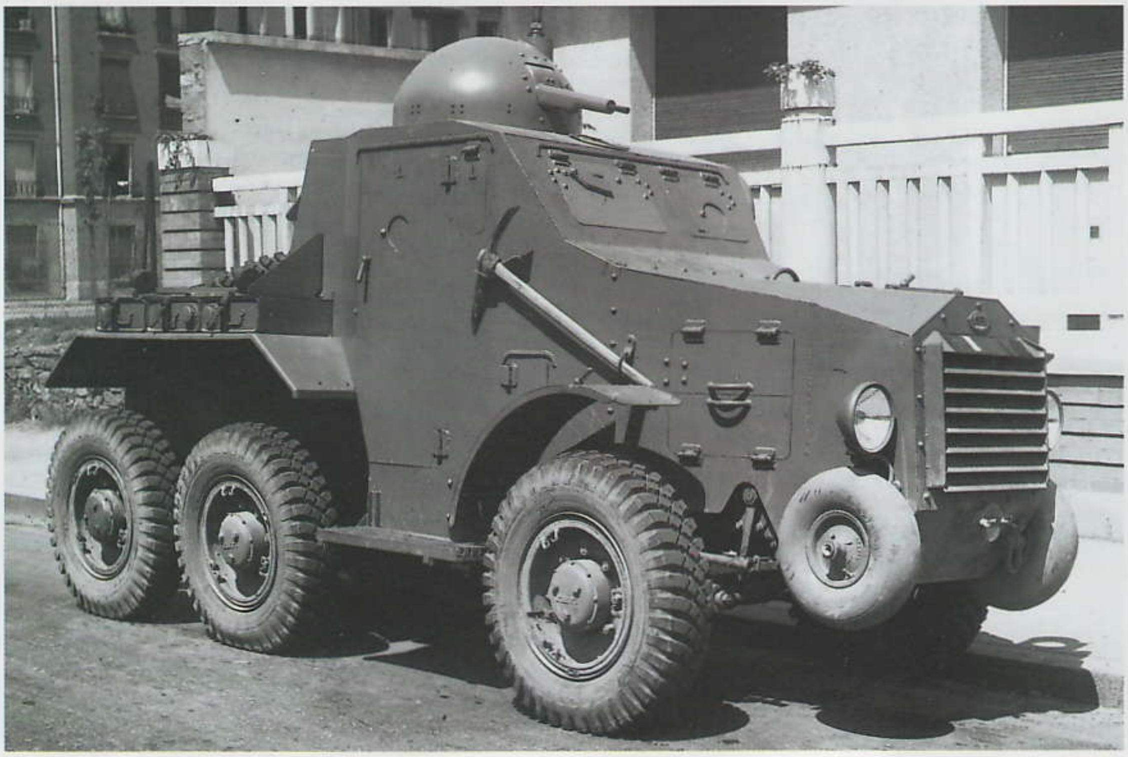
Sur la base du prototype de voiture de commandement de 1934, Laffly répond à une évolution de la demande, qui se traduit en 1937 par le marché n° 71 355 D/P portant sur 25 voitures blindées pour les troupes d'Afrique, marché suivi d'un second de 20 voitures pour les troupes coloniales. Il s'agit de réaliser un blindé léger de combat pour les TOE, armé d'une mitrailleuse sous tourelle. Du fait qu'elle dispose d'un inverseur de marche — un second volant à l'arrière —, la nouvelle voiture est désignée AMD (automitrailleuse de découverte) comme ses homologues conçues pour la métropole. Mais en l'occurrence, il s'agit d'un véhicule répondant à un usage outre-mer spécifique et présentant à ce titre des agencement inédits :

— la tourelle, monoplace (elle est biplace sur les AMD métropole), est réduite à sa plus simple expression, une demi-sphère de petit diamètre, comportant juste la place d'une mitrailleuse de 7,5 mm sous manchon blindé et de la partie supérieure du buste du tireur ;

— derrière le compartiment blindé, une benne de forme sensiblement carrée et basse (pour préserver, depuis la chambre de combat, la visibilité vers l'arrière, pour l'inverseur notamment) a remplacé le compartiment arrière du prototype de voiture de commandement de 1934.

En l'absence de tout document écrit, nous en sommes réduits aux hypothèses pour ce qui concerne la raison d'être de cette benne. Il est tenu pour vraisemblable qu'elle serve au transport d'éclaireurs (quatre hommes,

En bas.
Le véhicule de tête de série avenue des Grésillons à Asnières. L'AMD S 15 TOE est réalisée en blindage soudé. En série, des coffres allongés seront ajoutés au-dessus des bidons d'eau. *(Coll. F. Vauvillier)*



Automitrailleuse de découverte Laffly S 15 TOE

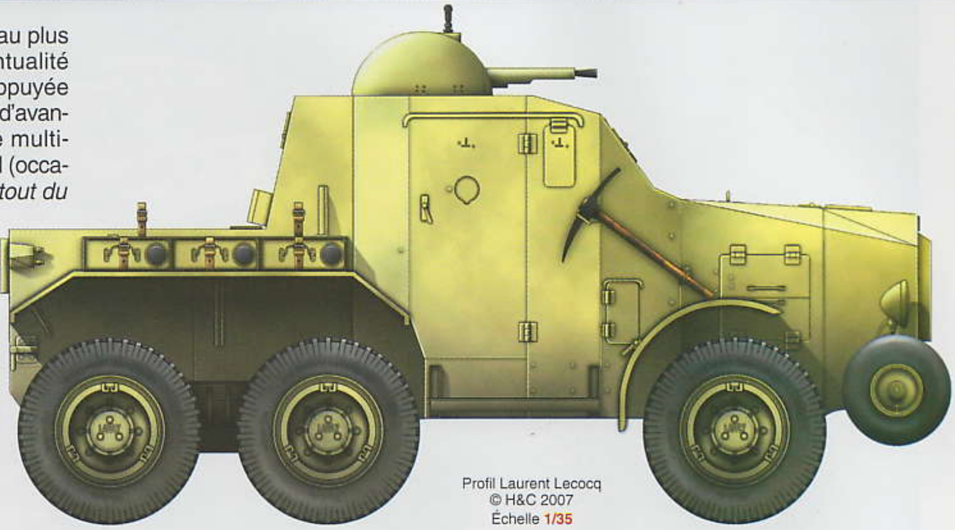
Moteur : Hotchkiss type 486, 4 cyl. 86 x 99,5 de 2 312 cm^3
Puissance maximum : 60 ch
Nbre de vitesses : 2 x (4 + AR)
Poids mort : 4 400 kg
Charge utile : 800 kg
Equipage : 3 hommes
Empattement : 1,845 m à l'avant, 1,00 m à l'arrière
Voie : 1,53 m à l'avant, 1,54 m à l'arrière
Garde au sol : 0,315 m
Longueur : 4,54 m
Largeur hors-tout : 1,85 m
Hauteur hors-tout : 2,45 m
Vitesse maximum : 62 km/h
Passage à gué : 0,60 m
Bords francs : 0,80 m
Pente : 50 %
Autonomie : 1 000 km environ
Blindage : 7 mm maximum
Armement : 1 mitrailleuse MAC 31 de 7,5 mm sous tourelle

présumons-nous) amenés à « gicler » du véhicule au plus vite au premier signe de danger. Mais cette éventualité n'ayant pas, à ce jour, été vérifiée par un écrit ou appuyée sur une photographie d'époque, nous sommes tentés d'avancer une explication plus large, celle d'une benne multi-usages[9] pouvant transporter aussi bien du personnel (occasionnellement), que des impedimenta divers et *surtout du carburant*, en bidons de 50 litres, pour des raids de longue distance.

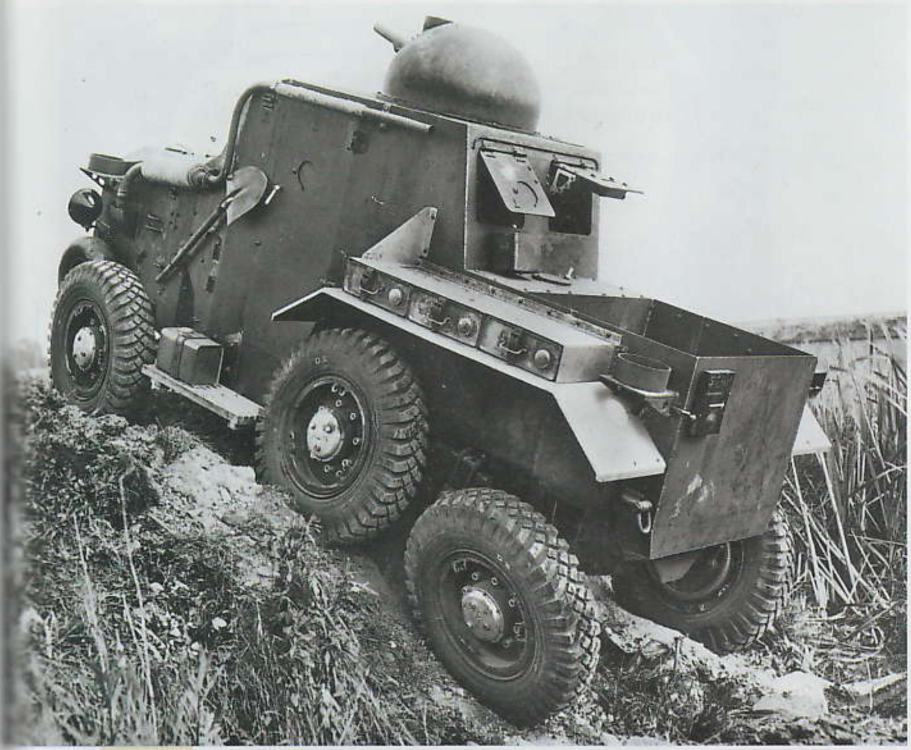
Quoi qu'il en soit, l'AMD Laffly S 15 TOE possède une silhouette unique dans la vaste gamme des automitrailleuses de l'armée française.

Mécaniquement, elle diffère sensiblement du prototype précédent. En premier lieu, ses roues arrière, d'apparence identique à celles des S 15 T (pour *tracteur*), sont munis de réducteurs à gros capot dissimulant une démultiplication spécifique, type S 15 T AM (pour *automitrailleuse*). Ainsi la vitesse maximum de la version AMD (62 km/h) tient-elle l'intermédiaire entre les S 15 R (72 km/h) et les S 15 T (51 km/h) ; il en est de même pour ses capacités en tous terrains.

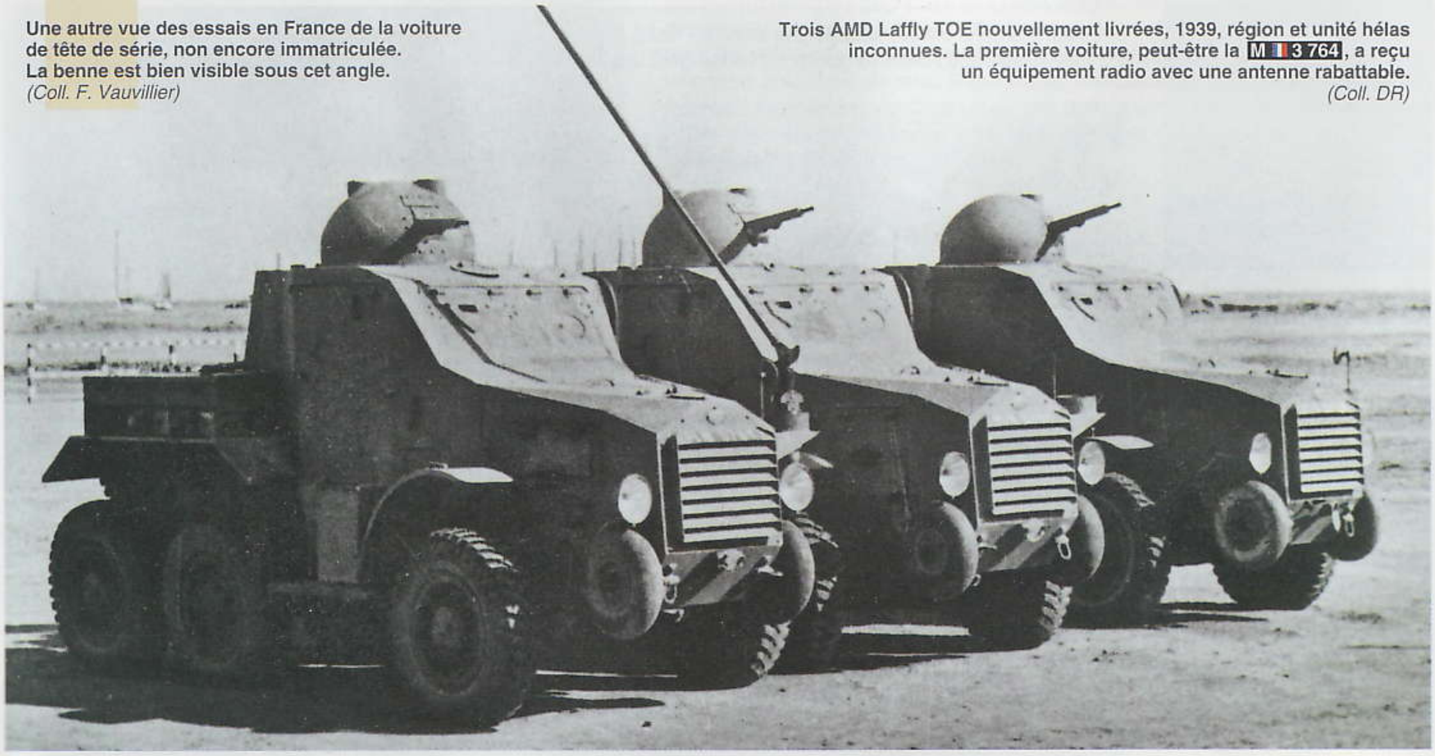
Ensuite, les roulettes centrales d'aide au franchissement ont été supprimées. Enfin, la motorisation a changé. Sous le blindage se cache à présent le quatre cylindres Hotchkiss 486 (qui dote la totalité des véhicules Laffly de série de la gamme «15 ») mais poussé à 60 chevaux et muni, pour les TOE, du carburateur Zénith Stromberg, au lieu du Solex TT équipant les S 15 de métropole. Enfin, une génératrice électrique est accouplée au moteur, sur les 45 voitures de série, en vue d'alimenter une radio. Cette dernière ne sera montée que sur quelques-unes des AMD Laffly S 15 TOE.


Profil Laurent Lecocq
© H&C 2007
Échelle 1/35

AMD Laffly S 15 TOE
Dérivée de la voiture de commandement de 1934, l'automitrailleuse de découverte s'en distingue à bien des égards, avec sa petite tourelle, sa benne à l'arrière, sa caisse soudée, l'abandon des roulettes centrales et la présence de gros capots de réducteurs sur les roues arrière. Elle est chaussée en série de pneus Michelin Confort 230 x 18 DS, du modèle destiné aux véhicules tous terrains de diverses marques, sans vocation particulière pour le Sahara. La voici sous sa livrée d'origine, entièrement ocre jaune clair.

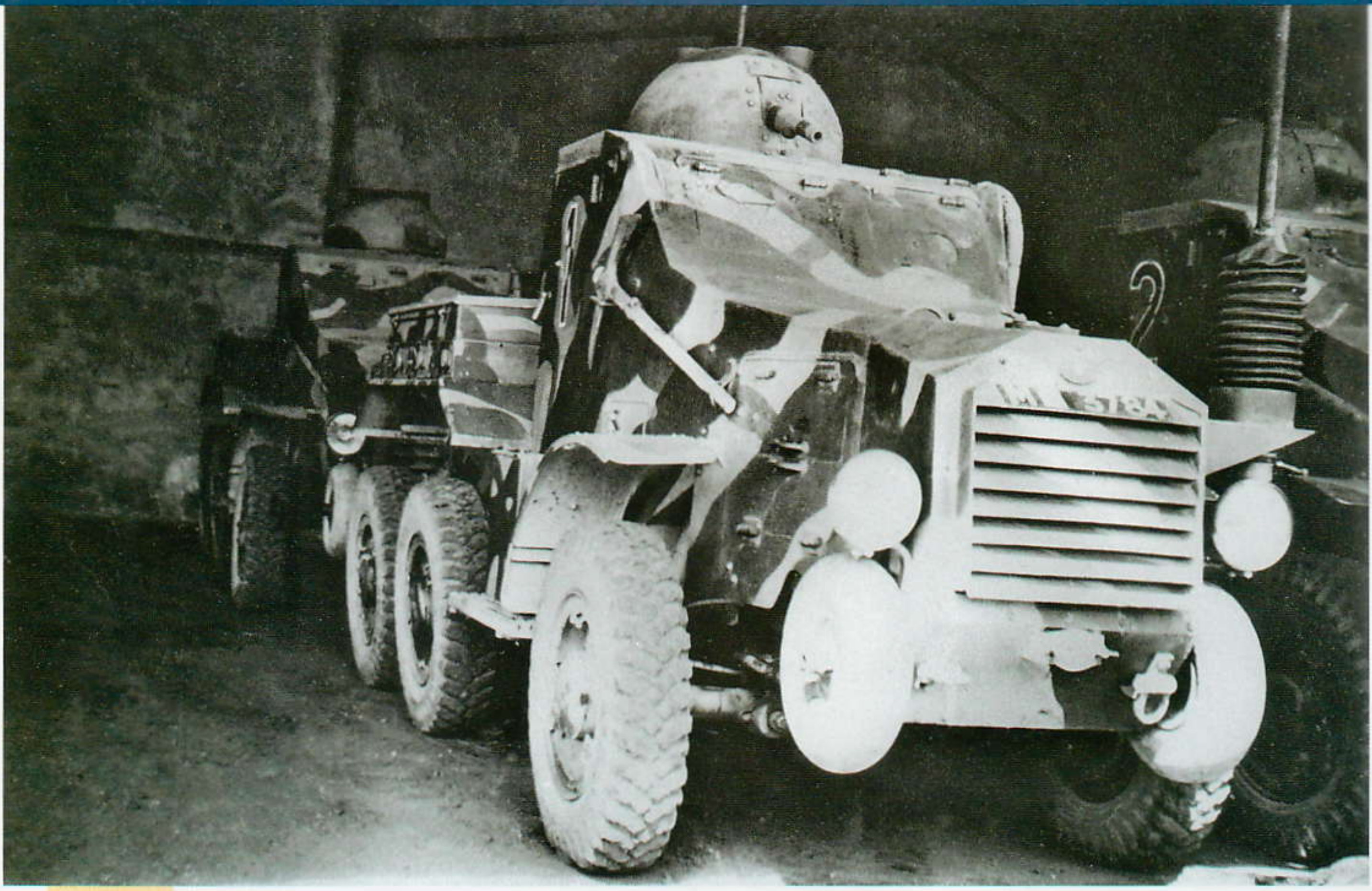

Une autre vue des essais en France de la voiture de tête de série, non encore immatriculée. La benne est bien visible sous cet angle.
(Coll. F. Vauvillier)

Trois AMD Laffly TOE nouvellement livrées, 1939, région et unité hélas inconnues. La première voiture, peut-être la M 3 764, a reçu un équipement radio avec une antenne rabattable.
(Coll. DR)



---

[9] Une fiche du constructeur datée d'avril 1940 indique pour l'AMD TOE une *charge utile* de 800 kg. Ceci inclut l'équipage de trois hommes (250 kg avec équipement), ce qui laisse 550 kg disponibles, les pleins (essence, huile, eau) étant par ailleurs inclus dans le *poids mort en ordre de marche* de 4 400 kg.



L'AMD Laffly S 15 TOE enrichit la panoplie des chasseurs d'Afrique en 1941, à l'occasion de la création du 8e RCA. Voici la voiture M 🇫🇷 3 784, la « 1 » d'un chef de peloton, dotée du poste radio ER 26*bis* modèle 1939 qui fera l'objet d'une étude détaillée dans notre prochain numéo. Au second plan, la voiture « 2 » dont nous proposons un profil page ci-contre.
(Coll. Samin via S. Ferrard)

En unités sur le sol de l'Empire

Réceptionnées au début de 1939, les 45 AMD Laffly S 15 TOE sont livrées aux unités dans l'ordre de priorité suivant, fixé par une note du 25 janvier 1939 :

- 12 en trois lots de 4, au goum motorisé de Tunisie et aux 1re et 2e compagnies sahariennes portées ;
- 10 au ministère des Colonies ;
- 9 dont 5 au 5/1er REC (Maroc) et 4 à la « *compagnie motorisée* » (compagnie automobile) du 1er REI ;
- 5 au ministère des Colonies ;
- 4 à la compagnie automobile du 1er REI (2e lot) ;
- 5 au ministère des Colonies.

LES AMD S 15 TOE DES TROUPES D'AFRIQUE

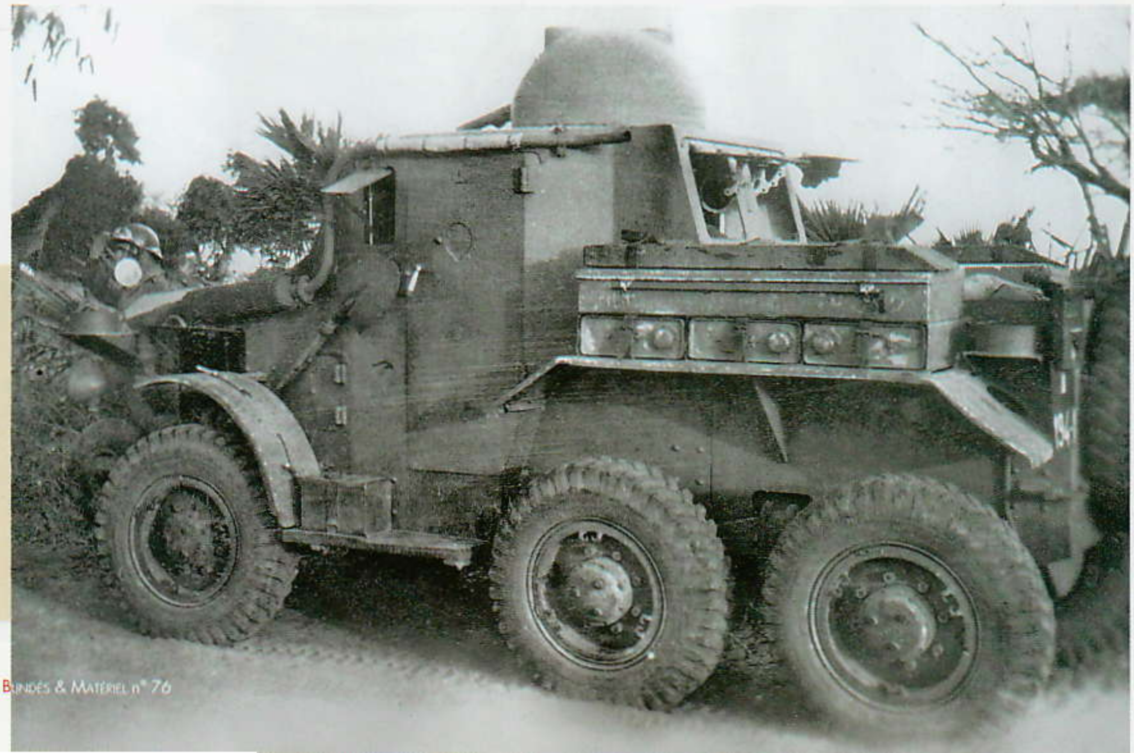
Durant la très courte campagne contre l'Italie (10-25 juin 1940), les AMD du goum motorisé de Tunisie retiennent l'attention de leurs voisins du 3e RCA, comme l'indique le lieutenant-colonel Flipo, chef de corps, qui, le 13 juin 1940, envisage de « *montrer autour* [du poste] *de Dehibat des blindées légères comme celles du goum motorisé — mes AMD* [10] *ne pouvant, étant donné leur poids et l'état des pistes, dépasser en gros l'oued Nekrif. Si les blindées du goum ne pouvaient m'être prêtées (il s'agirait en tout de quatre jours), je monterai l'affaire avec une ou deux voitures légères camouflées et quelques side-cars* ».

Après l'armistice de juin 1940 et la réorganisation de l'« armée de transition », on ne trouve plus, sur les états de dotation de l'armée d'Afrique, que 21 AMD Laffly S 15 TOE, et l'on ignore ce que sont devenues les quatre autres. Ont-elles été détruites, capturées [11] ou camouflées pour échapper au contrôle italo-allemand ?

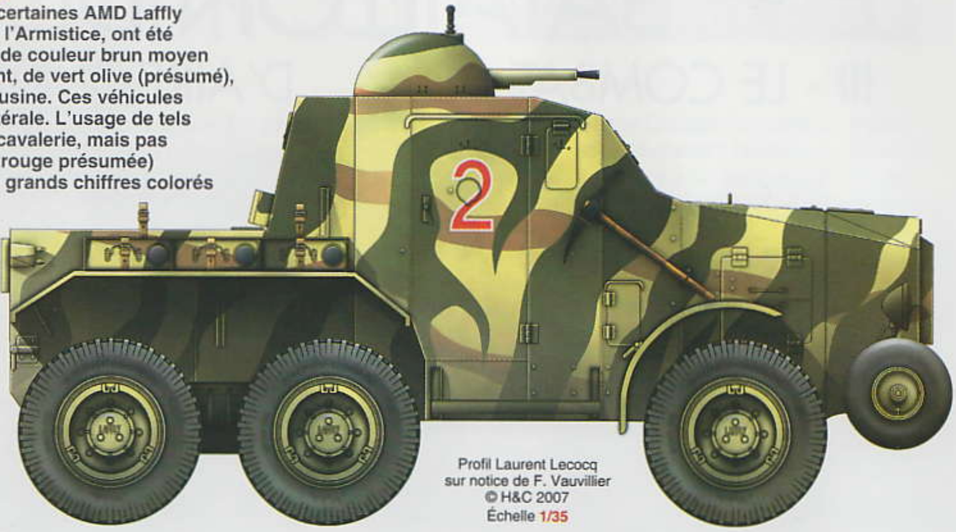
Selon un tableau officiel daté de juin 1941 [12], ces

Abréviations

AMD : automitrailleuse de découverte
RCA : régiment de chasseurs d'Afrique
REC / REI : régiment étranger de cavalerie / d'infanterie
RSA : rgt de spahis algériens
TOE : théâtres d'opérations extérieurs



Une AMD Laffly S 15 TOE de la compagnie portée de Mauritanie, à Tivavouane (région de Thiès, Sénégal), en mai 1942. En 1939-1940, il existe en Mauritanie, à Atar, une 2e compagnie automobile d'AOF, sans doute l'une des quatre unités des troupes coloniales ayant eu à ses côtés un peloton de cinq AMD S 15 TOE. L'immatriculation, à peine visible, est étonnante si notre interprétation n'est pas erronée : on croit lire 🇫🇷 194-1, ce qui pourrait désigner un véhicule « camouflé », soustrait aux états soumis aux contrôles germano-italiens.
(Photo Muelle, via F. Vauvillier)



AMD Laffly S 15 TOE du 8e RCA, Ségou (AOF), 1941-1942
Bien qu'elles aient toutes été livrées en ocre jaune clair, certaines AMD Laffly S 15 TOE utilisées en particulier au 8e RCA de l'armée de l'Armistice, ont été partiellement revêtues de larges bandes étirées, d'abord de couleur brun moyen (présumé), celles-ci recouvertes à leur tour, en se croisant, de vert olive (présumé), ce qui forme un camouflage très inhabituel sur le fond d'usine. Ces véhicules reçoivent aussi un très grand chiffre peint sur la porte latérale. L'usage de tels numéros est extrêmement fréquent sur les blindés de la cavalerie, mais pas leur couleur ; une teinte foncée liserée de blanc (couleur rouge présumée) est inhabituelle. On trouve cependant le même emploi de grands chiffres colorés sur les chars Somua S 35 du 12e GACA également déployés en Afrique-occidentale française à la même époque.

Profil Laurent Lecocq
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

21 AMD sont regroupées au sein de deux corps seulement, stationnant alors au Maroc : le 1er REC (17 voitures), et le 8e RCA (4 voitures). Ce dernier est envoyé au AOF en juin 1941 dans le cadre de la défense de l'Empire contre d'éventuelles tentatives anglo-gaullistes. À Segou (AOF) en 1942, intégré au groupe mobile colonial, le 8e RCA compte alors 10 AMD Laffly TOE.

Pour être complet au sujet de la défense de l'Empire, signalons le fait suivant : une commande supplémentaire de 20 AMD Laffly S 15 TOE était en préparation en 1939-1940, approvisionnements en moteurs et réducteurs type S 15 T AM notifiés auprès d'Hotchkiss (sans début d'exécution) à la date du 30 janvier 1940. En septembre 1941, le gouvernement français demandera à la commission italienne d'armistice l'autorisation de passer à la réalisation, ce que les Italiens refuseront.

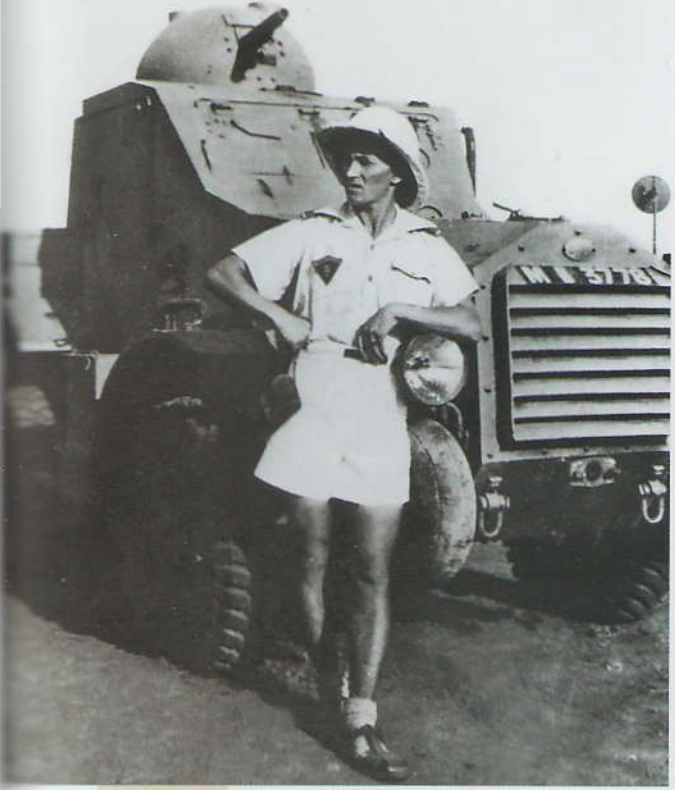
LES AMD S 15 TOE DES TROUPES COLONIALES

Les 20 voitures Colonies ont constitué en 1939 quatre pelotons de cinq AMD : trois affectés en AOF (un à Zinder au Niger — peloton Nogret du bataillon porté du Kamar —, les deux autres à Dakar et à Atar) et le quatrième en AEF, avec la compagnie portée de Largeau.

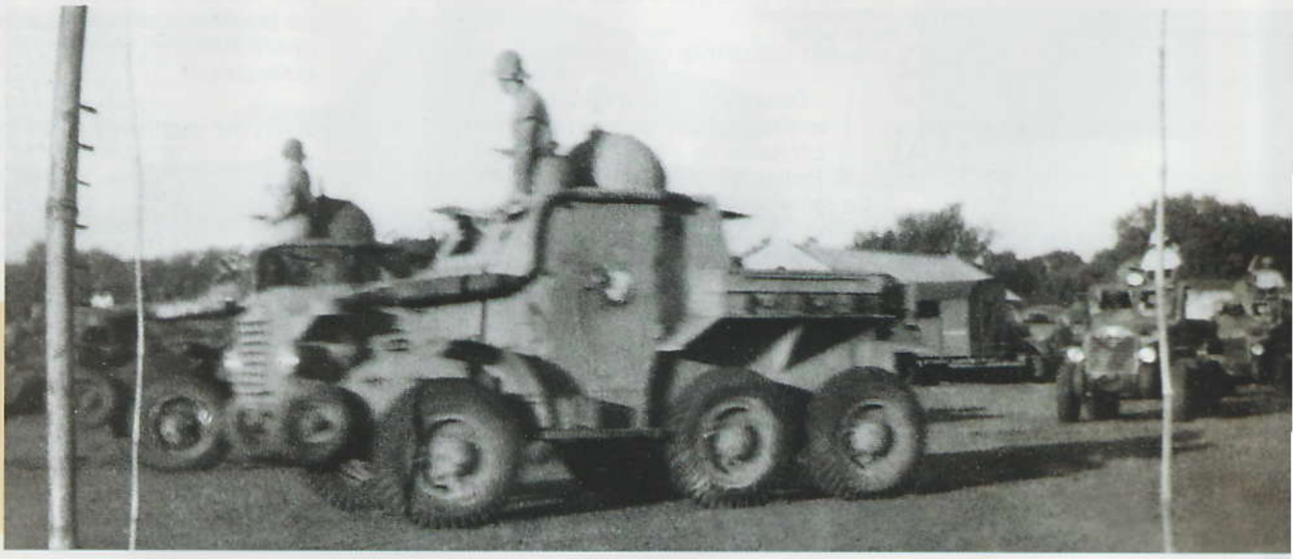
Après l'armistice, les trois pelotons d'AOF entrent probablement, à la suite de l'affaire de Dakar, dans la composition du groupement motorisé de Thiès.

Le peloton de Largeau est passé quant à lui à la France libre en été 1940 et, grâce aux rapports du général Ingold, on en retrouve la trace à la colonne Leclerc : le 2 janvier 1941 à Largeau, la colonne prête au départ pour la prise de Koufra compte deux AMD Laffly TOE (peloton de l'adjudant Detouche). Du 2 février jusqu'à la prise de Koufra (1er mars), elles assurent la sécurité autour du puit de Sarra, puis elles rejoignent Koufra : « *au cours de ce trajet, une AM sera définitivement mise hors d'usage. La dernière rejoindra Largeau après les opérations suivantes. Une grande partie de la journée pour effectuer 2 à 3 km. Cependant, un sous-officier méhariste confirmé envoyé la veille en reconnaissance était venu rendre compte au colonel Leclerc : terrain excellent. Il était excellent pour les chameaux mais pas pour les véhicules. La route extérieure, de sable apparemment, s'était brisée sous le poids des véhicules qui s'étaient alors enfoncés dans un terrain pulvérulent...* »

Les dernières AMD Laffly S 15 TOE serviront chez les spahis du 5e RSA en 1945-1946. ■



La voiture M I 3 778 du 8e RCA à Ségou (Soudan) en juin 1942.
(Coll. Aupetit via P. Touzin)



Défilé des Laffly S 15 TOE du 8e RCA à Ségou en 1941 ou 1942. On distingue un insigne de portière non identifié. Une seule AMD a conservé sa teinte unie, les autres ont été camouflées dans le style montré sur notre profil.
(Coll. Unaca / Le Port)

NOTES

10. Le 3e RCA est alors doté d'AMD Panhard TOE pesant 6,7 t.

11. Un ouvrage italien fait état d'AMD Laffly en service au *12° autoraggruppamento*, et montre la photographie d'une S 15 TOE entourée de Giovani Fascisti, avec une légende indiquant mai 1942. Mais ce véhicule présente un grand drapeau tricolore peint sur la grille blindée de radiateur à l'avant. Vert-blanc-rouge, ou bleu-blanc-rouge ? Un tel drapeau évoque fortement le signe de reconnaissance des forces françaises engagées en Tunisie de novembre 1942 à mai 1943.

12. Ce tableau récemment retrouvé par Jacques Sicard dans les archives, modifie notablement la *situation estimée* que nous avions donnée (p. 66) dans *Les chasseurs d'Afrique* (H&C 1998).

LE 9e BATAILLON DE CHARS DE C

III - LE COMBAT D'AIRE-SUR-LA-LYS 23 MAI 1940

Une étude de
Stéphane Bonnaud
iconographie
Régis Potié
et de l'auteur

notices des profils
François Vauvillier

jeudi
23
MAI

Dans le précédent numéro de GBM, nous avons pu suivre par le détail, la confrontation tragique, à Saint-Hilaire-Cottes, avec des éléments SS.

Ce jour là, 23 mai 1940, un Kampfgruppe de Waffen SS se confrontait pour la première fois de la campagne à des chars français [1] sur la nationale 43, de la queue de la colonne du 9e BCC et de quelques éléments du 22e BCC ayant quitté Béthune dans la nuit.

En colonne vers Aire

Dans le même temps, voyons ce qu'il qu'advint en tête grâce, de nouveau, aux témoignages du capitaine de Sévelinges, du chasseur Jack Pichon (3e compagnie) et du lieutenant Maurin.

Ce dernier écrit : « *La colonne se partage en deux et en quinconce, de façon à prendre dans une pince des engins blindés venant à notre rencontre. Le premier char de la colonne de droite est celui normalement alloué au capitaine Ullmann qui est absent, dans lequel se trouve le caporal chef Corroyer et piloté par le chasseur Leduc. En tête de la colonne de gauche vient mon char piloté par le caporal Verdin, précédant mes deux autres chars : le 50 262 du sergent Germain, piloté par le chasseur Coulbeau, puis le 50 046 du sergent Moune piloté par le chasseur Roncin. À droite, suivant le char de Corroyer, vient une section* [amalgamée avec des chars rescapés de la 3e compagnie] *commandé par Cambriels. La VTT du capitaine de Sévelinges se trouve derrière mon char et avance au milieu de la route. À 4 h 15, un peu avant d'arriver à Lillers* [que la 3e compagnie avait quitté la veille vers 17 h] *deux side-cars, avec trois Allemands sur chaque, nous croisent à vive allure, sans que le commandant du détachement n'ait eu le temps de tirer avec son revolver. Aucun char derrière ne réagit. On commence à voir vaguement et c'est à peine si je distingue deux bolides noirs qui nous dépassent. Verdin a stoppé et me crie : " Les boches ". Il me faut un moment pour réaliser que ces deux engins étaient de gros side-cars transportant plusieurs Allemands chacun. Derrière on n'a pas réagi plus vite et il est trop tard pour agir (le commandant de la compagnie apprendra par la suite que les équipages, qui quelques jours auparavant étaient en Hollande, les avaient pris pour des Hollandais).* »

Arrivée inattendue et premier combat

Maurin poursuit : « *À 4 h 30, la colonne, toujours en quinconce, pénètre dans Aire. Les rues étant plus étroites, les chars et véhicules sont obligés de se mettre en colonne. Le char de Corroyer ouvre toujours la marche, le reste suivant comme précédemment. Cependant les distances se resserrent. Nous avançons lentement, tenus en éveil par tous ces incidents. On parvient au centre ville par une large rue qui oblique sur la droite et débouche sur la place de l'église. Puis elle s'infléchit encore sur la droite à la jonction de la route de Saint-Omer et de celle d'Hazebrouck. Sur la place de l'église qui est vaste, je sors la tête par la porte de la tourelle pour mieux voir et aperçois sur la gauche, comme sur la droite des voitures rangées, entourées de soldats allemands qui dorment. Quelques tirailleurs*

NOTE

[1] Composé des restes de la 9. Kie, les mitrailleuses et mortiers de la 12. Kie, renforcée d'une section de trois canons de 37 de la 14e compagnie régimentaire antichar du 3. Bat. du régiment « Der Führer », ainsi que de la 15. Kie du régiment « Germania », deux des trois régiments d'infanterie motorisés de la SS-Verfügungsdivision. Précisions apportées par Eric Lefèvre, éminent auteur et spécialiste de l'armée allemande, que je tiens à remercier à cette occasion.

Page ci-contre.
Char léger Renault R 35 50 046 de la 1re section (lieutenant Maurin) de la 1re compagnie du 9e BCC, équipage sergent Moune et chasseur Roncin, abandonné après avoir reçu un impact à l'avant. Les deux hommes d'équipage, sains et saufs, seront évacués à Dunkerque. Ce char est le seul du bataillon connu à ce jour, présentant des cocardes latérales et frontales. Comme nous l'indiquons plus bas, la présence de tels insignes sur un char d'infanterie avant début juin 1940 est un cas particulier digne d'intérêt. *(Coll. S. Bonnaud)*

marocains, debout, se trouvent parmi eux. Ma première impression est qu'ils gardent des prisonniers. Cinq ou six Allemands se lèvent et s'avancent vers nous ».

De Sévelinges évoque pour sa part la situation suivante : « *sur la droite une centaine de véhicules (motos, camionnettes, touristes) adossés le long de l'église sont gardée par deux sentinelles allemandes. À gauche, sur le terre-plein, des Français également gardés par des sentinelles allemandes. Lorsque la VTT arrive à hauteur des sentinelles de droite, toutes les deux présentent les armes* ».

Voyons encore le récit de cette prise de contact, qu'en fait également Jack Pichon, qui se trouve un peu plus loin dans la colonne : « *À notre droite sur une assez grande place avec des arbres, on voit des camions groupés et, dedans des soldats, qui, sans doute épuisés dorment la tête dans les épaules. Ces camions doivent comporter quatre rangées de bancs avec environ six à huit soldats par banc. Pas trop surpris, nous pensons que ce sont là des soldats hollandais fatigués d'un trop long voyage. Nul ne sait ce que veut dire WH...* »

La confusion est à son comble dans les esprits. « *La colonne avance dans cette rue bordée de maison sur la droite. Sur la gauche on aperçoit une ligne de chemin de fer avec des wagons de marchandises et, un peu plus loin, une rue qui part vers un pont sur le canal.*

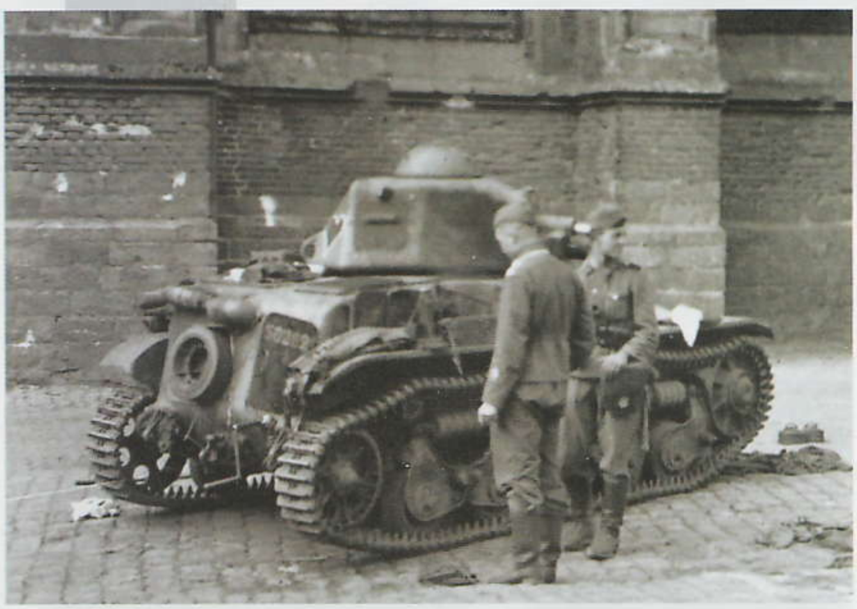
On quitte la voiture [une Delage récupérée à Béthune à la demande du sous-lieutenant Hacquard]. *Devant moi, au coin de cette rue, il y a un petit soldat vert-de-gris, fusil sur l'épaule, qui nous regarde d'un air à la fois étonné et inquiet. Ces tankistes en pantalon treillis et veste de cuir ne doivent rien lui dire, pas plus que notre béret. Nous commençons à l'être aussi, flairant que cette situation semble plutôt bizarre. Bien sûr, nous n'avons aucun signe de reconnaissance, ni nos chars, le petit fanion tricolore peint à l'arrière disparaissant sous la saleté. Quant à nous, on se demande qui est ce petit bonhomme, qui a plutôt l'air d'un paysan déguisé en soldat ? J'ai envie de traverser la rue et d'essayer de parler avec cette sentinelle, mais je n'ose pas, de crainte de me rendre compte que c'est bien un Allemand. Lui remonte notre colonne l'arme à la bretelle en suivant le trottoir, puis revient à son poste au coin de la rue* » (Pichon).

Double méprise dans Aire : les Français prennent les Allemands pour les Hollandais, et les Allemands les croient des leurs.

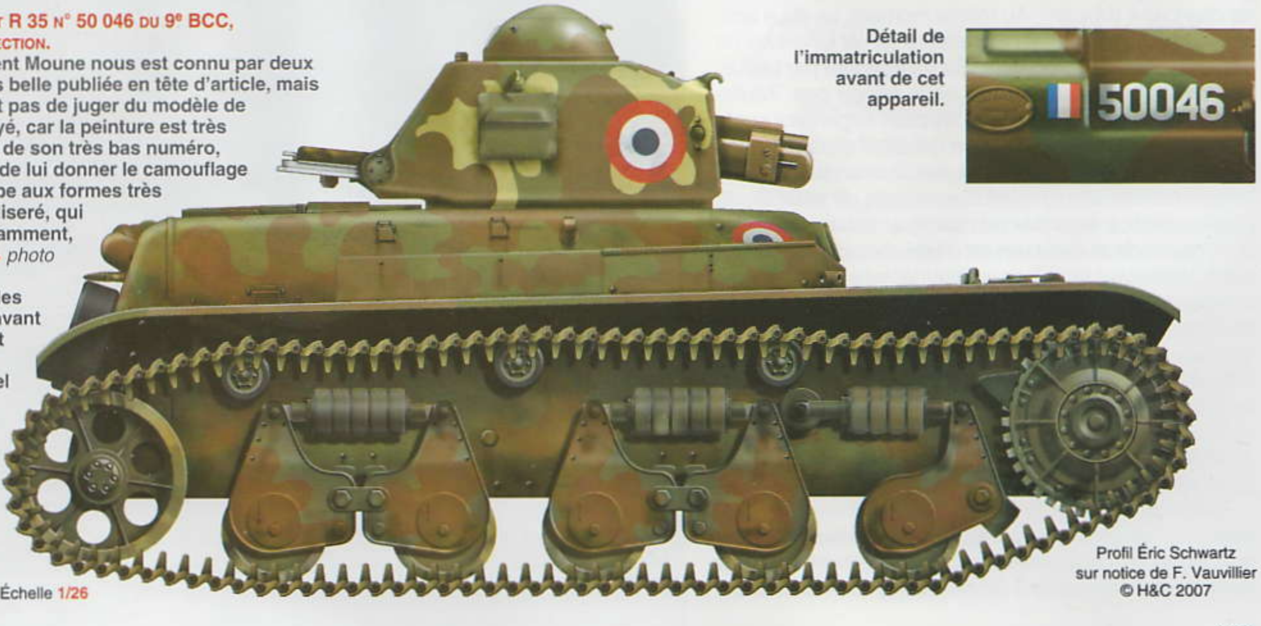
Le sergent Weiler, de la section Hacquard, en tête de colonne va bientôt déclencher l'enfer dans Aire.

Suivons Maurin : « *Derrière moi, le char du sergent Weiler, qui pilote et faisait initialement partie de la colonne de droite (3e Cie), s'est également arrêté. Un officier allemand s'en approche et, par le volet du conducteur relevé, lui tend la main en baragouinant quelque chose, aimable sans doute, mais que l'interpellé ne cherche pas à décoder. Il n'a que le temps de refermer le lourd volet sans toutefois lui écraser la main. Sortant de ma vision optimiste de la situation, je reprends place dans la tourelle et débarrassé de ma couverture, je suis prêt à faire feu* » Quant au principal intéressé : « *Arrivé à 200 mètres avant la sortie du village, deux officiers allemands viennent à mon char et me disent bonjour en allemand. Je réalise à cet instant qu'ils ne sont ni Hollandais, ni prisonniers. J'arme ma mitrailleuse et j'ouvre le feu au même moment* ».

Avant que le commandant de compagnie n'ait eu le temps d'allonger le bras pour tirer, la VTT tourne, suivant le char de tête : « *C'est au moment où Corroyer prend son virage vers Hazebrouck que je vois le premier Allemand, il se dirige sur moi. L'arme prête, je tire à la mitrailleuse. À 1 200 coups/minute, la simple pression du doigt, une petite seconde sur la détente de la*



Char léger Renault R 35 matricule 50 262 de la 1re section (lieutenant Maurin) de la 1re compagnie du 9e BCC, équipage sergent Germain et chasseur Coulbeau, tous deux tués dans leur char à Aire le 23 mai 1940. *(Coll. S. Bonnaud)*

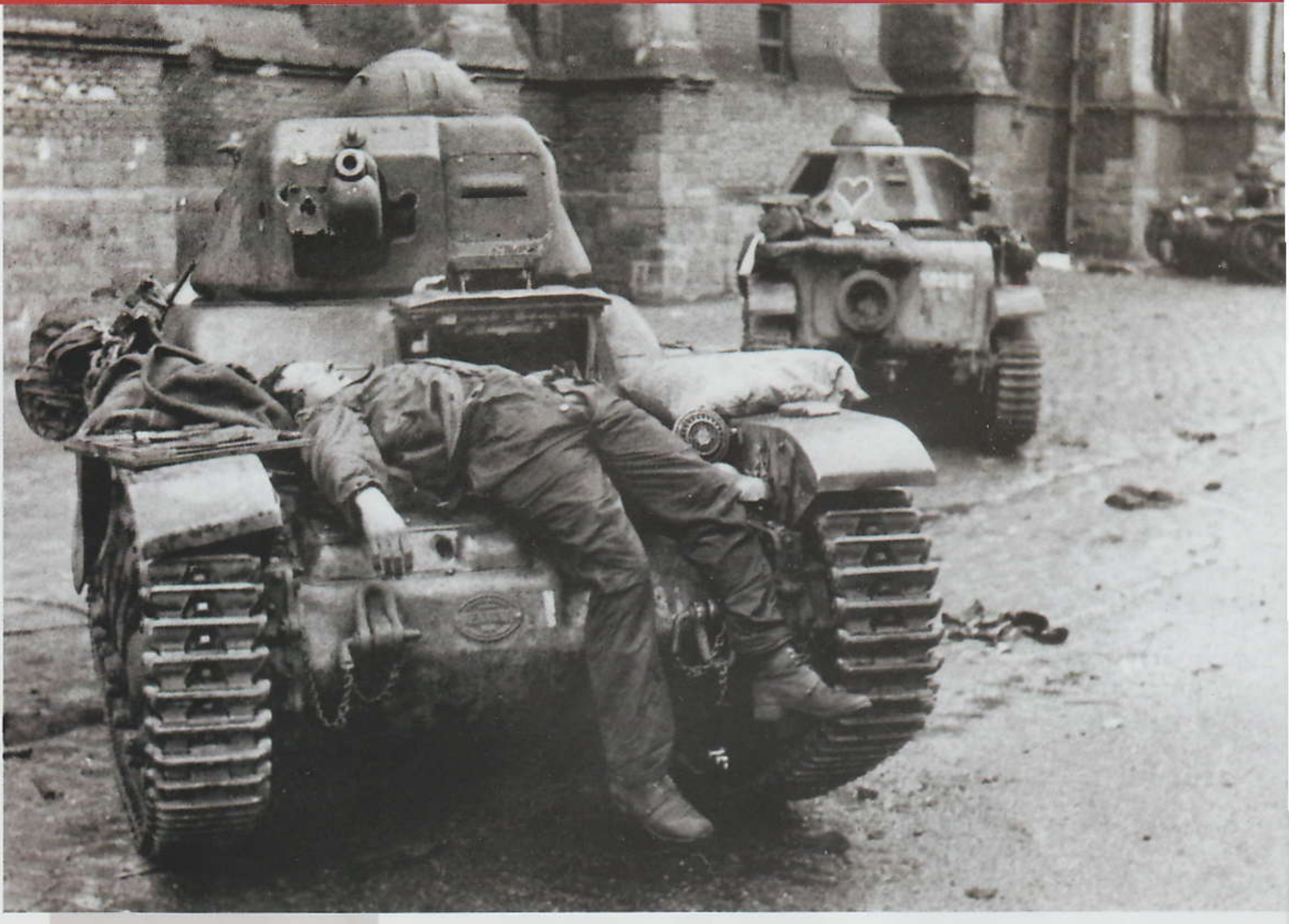


CHAR LÉGER RENAULT R 35 N° 50 046 DU 9e BCC, 1re COMPAGNIE, 1re SECTION.
L'appareil du sergent Moune nous est connu par deux photos, dont la très belle publiée en tête d'article, mais qui ne nous permet pas de juger du modèle de camouflage employé, car la peinture est très fatiguée. En raison de son très bas numéro, nous avons choisi de lui donner le camouflage Renault premier type aux formes très contournées sans liseré, qui apparaît aussi, notamment, sur le 50 064 *(→ photo GBM 75 page 20).*
Les cocardes sur des chars d'infanterie avant début juin résultent d'initiatives prises au niveau individuel pour éviter les méprises. Autre détail peu courant sur les R 35, la tourelle comporte ici sur son toit un support de tir antiaérien.

Échelle 1/26

Profil Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007

Détail de l'immatriculation avant de cet appareil.



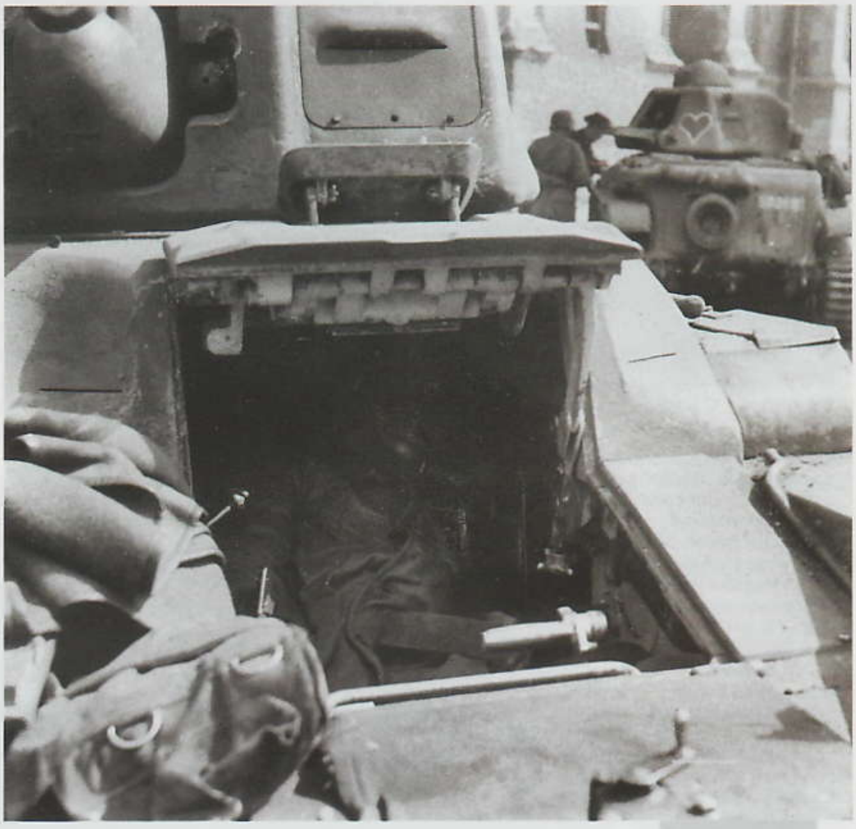
Renault R 35 50 043, char de la 2e section — as de cœur — de la 3e ou de la 1re compagnie (information non retrouvée). L'homme d'équipage tué à l'extérieur semble avoir été « déposé » sur le R 35 pour une raison inconnue. Est-ce le chef de char de cet appareil, qui aurait été abattu en tentant une sortie, ou bien un chasseur anonyme tué sur la place et déposé là en attendant d'être enterré ? Les corps resteront exposés au moins jusqu'au 28 mai, sur décision expresse de l'autorité militaire allemande.

À l'arrière-plan, le 50 262 du sergent Coulbeau et du chasseur Germain, de la 1re compagnie. Bien que ce char porte un as de cœur (bleu), il appartient à la 1re section (lieutenant Maurin), normalement identifiée par un pique. *(Coll. R. Potié)*

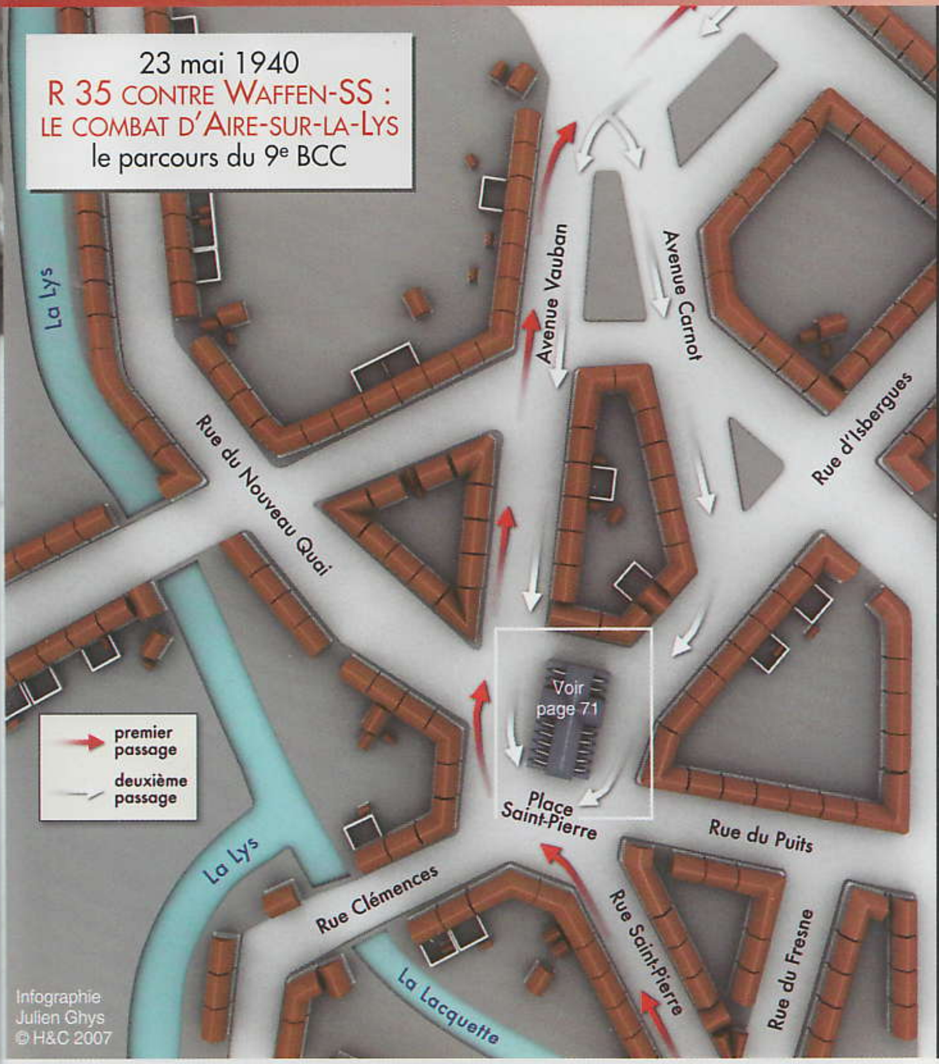
Reibel, libère 15 à 20 balles. La proximité de la cible grossie 2,5 par la lunette de visée, ne lui laisse que peu de chances » (Maurin). Au même moment, un obus antichar vient percer le volet du mécanicien et lui crever un œil. « *Coup d'œil sur l'avant. Corroyer, piloté par Leduc, se trouve à 10 m devant moi et ne bouge pas. Toutefois, il fait demi-tour dans ma direction largement sur le côté de l'avenue. J'ai su qu'il se débattait alors avec son canon, qui ne voulait plus rien savoir. Il en aurait pourtant eu besoin, car il venait d'encaisser, de plein fouet, plusieurs obus tirés par un canon antichar, depuis le bout visible de la route venant d'Hazebrouck. Un de ces obus, percutant le volet a cassé net ses charnières le projetant en l'air (lors de l'impact d'un projectile à grande vitesse initiale, il y a un très important dégagement de chaleur sur la partie atteinte du blindage, détachant même à l'intérieur des morceaux de métal en fusion). Leduc blessé au visage par des débris de métal et de verre, aveuglé, brûlé et se trouvant sans protection, a eu la présence d'esprit de faire le tour au jugé et de se dégager sur le bas-côté.*

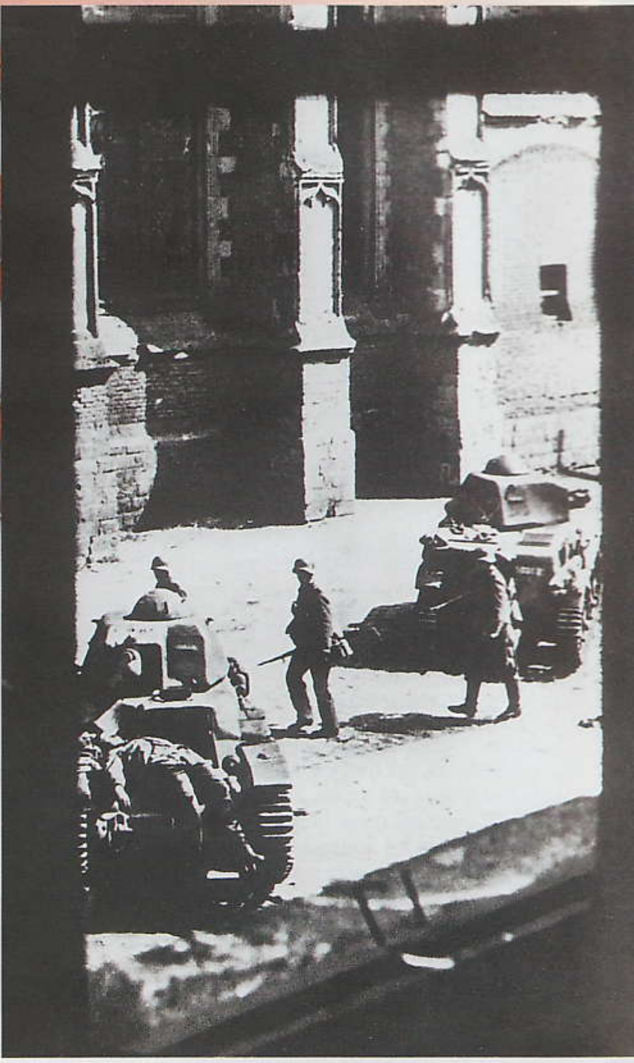
Après ce mouvement, je me trouve devenir le premier char, en plein dans la ligne de mire du canon que je n'ai pas encore repéré, mais également sous les impacts de balles venant de derrière et qui font un beau raffut sur le blindage. Pour prendre la place de Corroyer, mon pilote Verdin a mis le char en marche et c'est à ce moment qu'il reçoit un choc qui me paraît formidable. Sa violence est telle qu'il en est stoppé, moteur calé !

En d'autres temps, Verdin, aurait été mis à l'amende d'une bouteille, il n'en est bien sûr pas question. Je vois



Le pilote du R 35 50 043, peut-être Ernest Duperray, du recrutement de Laon, tué à son poste de combat. Six tués du 9e BCC seront relevés et inhumés par les services de la mairie d'Aire. *(Coll. R. Potié)*


23 mai 1940
R 35 CONTRE WAFFEN-SS :
LE COMBAT D'AIRE-SUR-LA-LYS
le parcours du 9e BCC
La Lys
Avenue Vauban
Avenue Carnot
Rue d'Isbergues
Rue du Nouveau Quai
Voir page 71
premier passage
deuxième passage
Place Saint-Pierre
Rue du Puits
La Lys
Rue Clémences
Rue Saint-Pierre
Rue du Fresne
La Lacquette
Infographie Julien Ghys © H&C 2007

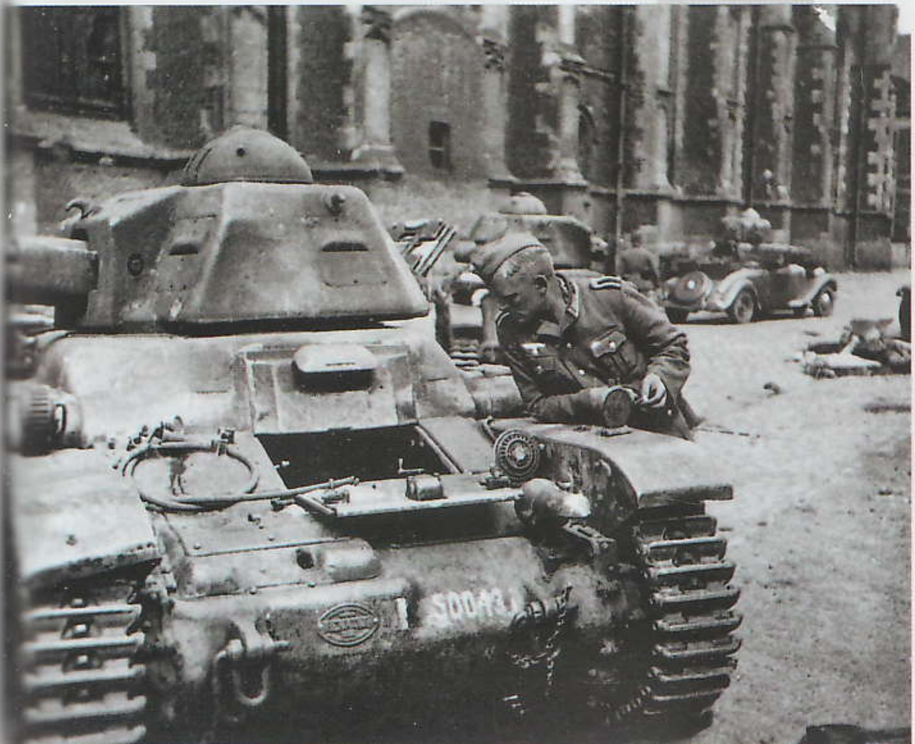


La même scène du drame, vue de la fenêtre d'une maison donnant sur la place. Cette photographie restitue un meilleur aperçu des conditions de ce combat de rue, infanterie contre chars. *(DR, coll. R. Potié)*

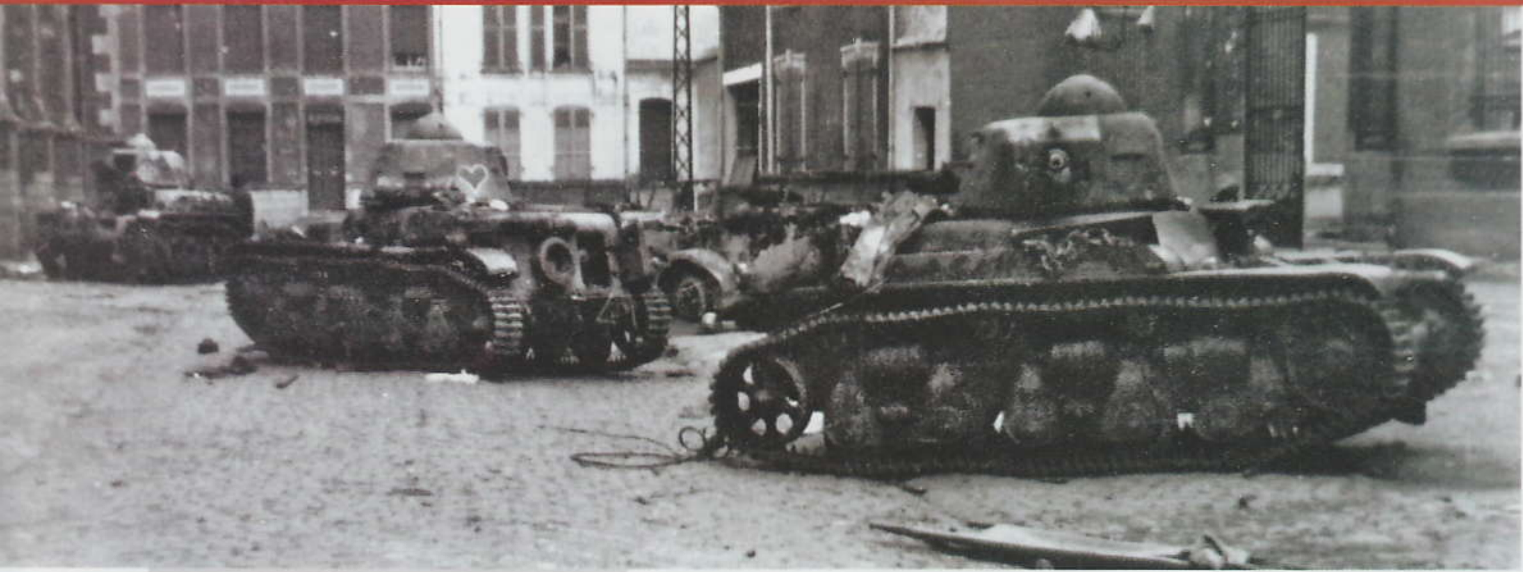
à l'intérieur de l'appareil passer une gerbe étincelante, comme une queue de cheval lumineuse, de l'avant vers le moteur. Étourdi par la commotion, je crois tout d'abord au feu, ce que je crie à Verdin, puis regardant par l'épiscope de devant, je distingue, à 80 ou 100 mètres, le canon au milieu de la route, à la hauteur d'un angle de rue bordant la voie et qui finit contre ce que je crois être un champ ou un terrain vague. Au moins trois servants se tiennent autour, accroupis, et je vois un coup partir qui ne me touche pas. Il ne m'est peut-être pas destiné. Mon calme revenu, et pris dans la ligne de mire de la lunette, je le situe alors parfaitement comme à la manœuvre. J'ai cependant le tort d'utiliser le canon, qui depuis la veille au soir près de Béthune, dans l'attente des engins blindés signalés, était approvisionné d'un obus de rupture. Mon intervention doit faire peur, mais ne produit aucun effet, car il continue à tirer et percute bruyamment contre notre blindage, en même temps que Verdin pousse un cri de douleur. Allant au plus urgent, je recharge le canon avec un 37 explosif et tirant à nouveau, j'ai la satisfaction de voir l'un des servants emporté par d'autres qui surgissent de derrière l'angle du mur. Je n'ai toujours pas le temps de m'occuper de Verdin certainement blessé, d'autres obus percutent contre la tourelle qui tient bon, avant que je n'utilise la mitrailleuse couplée, qui est beaucoup plus efficace. Les servants ne reparaissent pas. Où en est Verdin ?

Le visage en sang, criblé d'éclats, Verdin reste stoïquement à son poste, et continue de piloter le char

Si pour le cher Corroyer, l'impact d'un obus a fait sauter le volet du pilote, dans notre cas, les charnières ont résisté, mais le système du périscope a volé en éclats et projeté dans la figure du pilote en même temps que les débris de verre et de métal, sans doute brûlants. Toute la figure de Verdin est en sang et il n'y voit plus. Sa seule manifestation a été un cri de douleur, ensuite plus rien, jusqu'à ce qu'il me dise en hurlant qu'il peut malgré tout tenir et de fait, il reste à son poste en obéissant aux ordres suivant le code habituel (consistant à pousser son casque avec la main pour avancer, tirer sur son col pour reculer, tirer l'épaule droite pour virer à droite, etc..). Voulant recharger le canon, je constate alors qu'il est inutilisable, bloqué en position de recul et mis hors service l'ensemble. Heureusement la mitrailleuse n'a pas souffert, car à cet instant j'aperçois, venant de derrière l'angle du mur à hauteur duquel se trouve



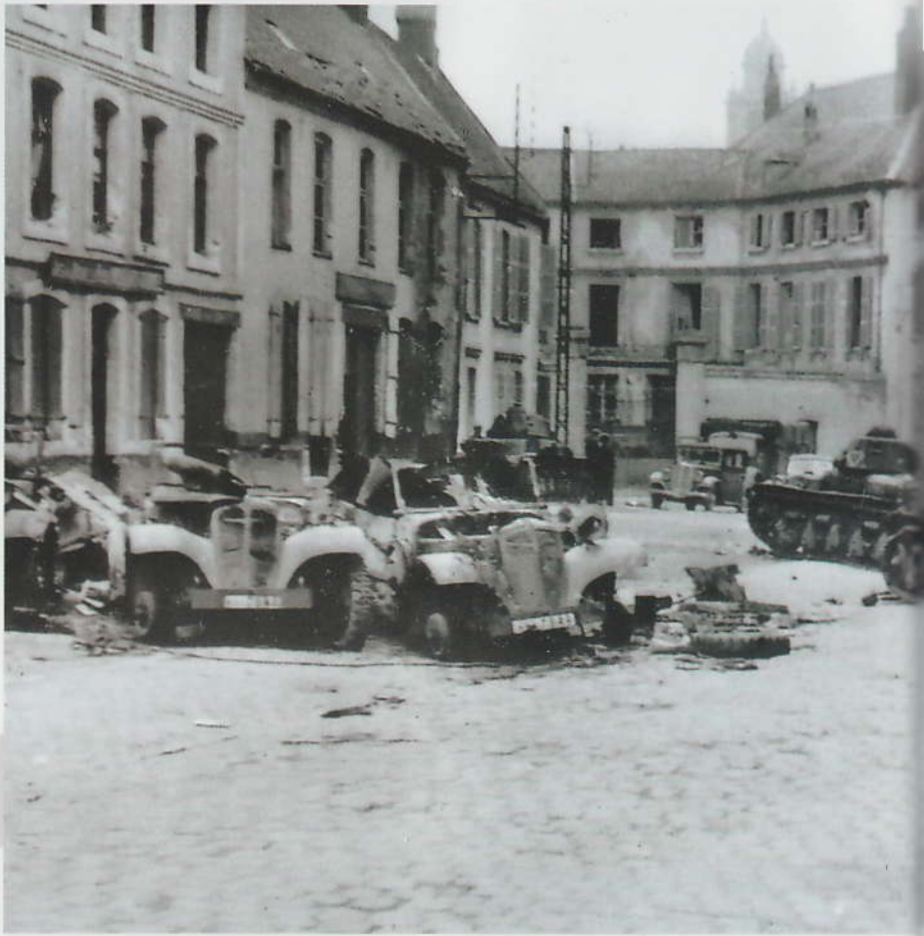
Le R 35 **50 043** inspecté par un soldat allemand qui semble découvrir le macabre spectacle. *(Coll. P. Taghon via R. Potié)*



Trois des cinq Renault R 35 détruits à Aire, vue en perspective (en venant du sud) ce 23 mai 1940. Au premier plan, le 50 043, puis le 50 262, et enfin le 50 788. *(Coll. R. Potié)*

toujours le canon abandonné, un véhicule, sorte d'automitrailleuse, qui avance sur nous, le long du trottoir longeant le mur de droite. La distance est faible (environ 60/70 mètres) mais le blindage ne doit pas être très résistant, car les quelques rafales de la Reibel l'ont stoppe tout de suite, puis elle flambe. Devant, la situation est maintenant redevenue plus calme, mais reste confuse du côté opposé [dans son dos] *où la pression des Allemands paraît de plus en plus forte.* »

Effectivement, la rafale du sergent Weiler donne le signal et des coups de feu sont échangés en arrière sans que le commandant du détachement puisse se rendre compte de ce qui se passe. « *Au même moment d'autres détonations éclatent un peu partout et, nous retournant, on voit les soldats qui dormaient dans les camions s'égailler sous les arbres. Nous sommes quatre à pied, ayant décidé d'abandonner la belle Delage, devenue inutile et objectif facile. Devant nous se trouve une automitrailleuse allemande. Je vais l'inspecter (il y a des grenades à manche en bois dedans) et j'essaye de la faire démarrer, mais ne trouve pas le démarreur. Je renonce mais pas une fois je ne pense à lever la tête. Il est bien certain que ses occupants ne sont pas loin, en fait ils sont au-dessus de nous.* » (Pichon).



Contre-champ de la photo précédente (en venant du nord), montrant aussi les voitures tous terrains allemandes de la compagnie antichar du régiment SS *Der Führer* encerclées, incendiées par le sergent Weiler. Au fond de la place à gauche, on distingue un quatrième char, celui de Pichon, le long des maisons bordant la place en lisière sud. *(Coll. R. Potié)*

Gros plan légèrement antérieur, sur les voitures allemandes en train de brûler. *(Coll. R. Potié)*

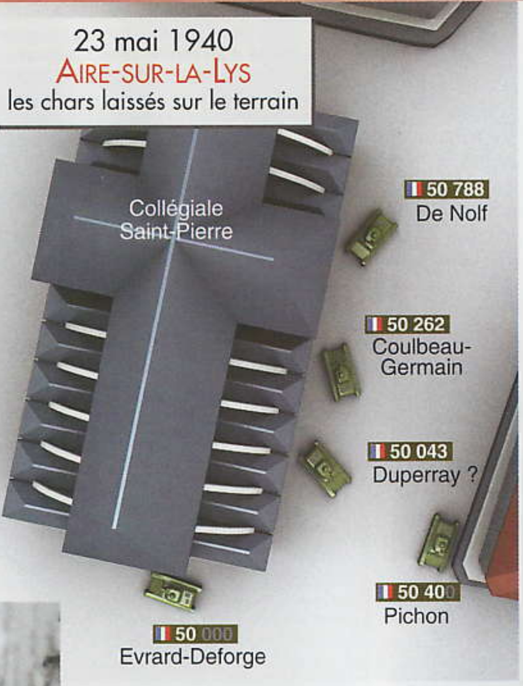
Ne voulant pas faire massacrer la colonne et surtout le personnel porté sur les véhicules et les tracteurs, le commandant du détachement donne l'ordre à la tête de la colonne de se remettre en route pour sortir le plus vite possible des rues étroites.

Les Marocains d'Aire

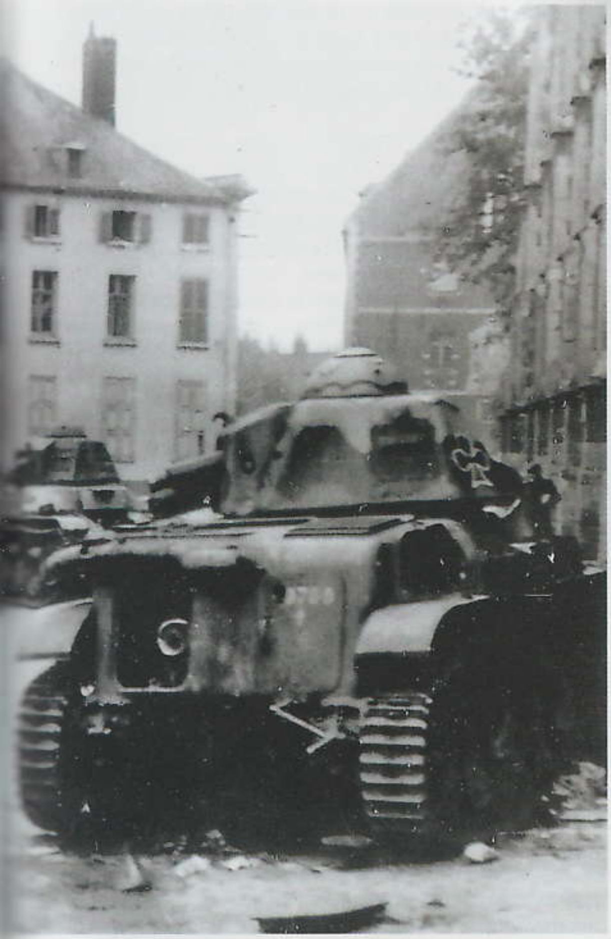
« *J'entends la colonne démarrer et j'ai le temps de trouver une place dans mon char, mais dans lequel se trouve déjà, Firmin Foucroy à la conduite et Henri Dumortier dans la tourelle. Trois dans un char conçu pour deux, mais je ne peux rester dehors sans danger. Faisant un tour d'horizon avec la lunette de visée j'aperçois des soldats allemands qui fuient le long de la voie ferrée, se protégeant derrière les wagons. Alors je leur envoie quelques giclées avec la mitrailleuse. Devant* *le char, accroupi derrière quelques marches, un tabor marocain guette devant lui avec son fusil. Tout à coup, je vois un trou écarlate à l'arrière de son casque d'où le sang gicle par saccades. L'homme s'écroule doucement comme un pantin...»*

En ce qui concerne le rôle des Marocains dans cette première bataille d'Aire, un autre témoignage du lieutenant Maurin : « *À la faveur du combat qui suit, plusieurs s'échappent, deux d'entre eux armés de grands couteaux restent près de mon char et se servent de leur instrument pour parfois achever notre besogne, c'est du moins ce que l'un des deux m'a affirmé. Il est probable que leur présence si proche, m'a protégé de l'incendie par le jet, sur les aérateurs, de bouteilles d'essence, ce qui fut le cas pour d'autres chars*[2].

Il y a une certaine accalmie et nous sortons de la ville en laissant la gare d'Aire-sur-la-Lys à notre gauche », écrit Pichon.



Infographie Julien Ghys © H&C 2007



BATAILLON 9

De Sévelinges livre des détails sur ce départ : « *Malheureusement, le sous-lieutenant Hacquard qui est passé en tête, au lieu de prendre la route d'Hazebrouck, tourne à droite et prend la route de Lacque. À la sortie d'Aire, le sous lieutenant Cambriels aperçoit sur une route deux soldats allemands faisant marcher devant eux deux soldats prisonniers. Ayant entrouvert la porte de sa tourelle, il crie aux Français de se coucher et ouvre le feu avec sa mitrailleuse tuant les deux Allemands. À 1 km après Aire, le commandement du détachement fait stopper la colonne. Il reste alors 19 chars (dont deux en remorque)*[3]*, un tracteur de ravitaillement et la VTT. Tout le reste n'a pas suivi. Il est 5 h 30 environ. À ce moment débouche d'un petit bois, un détachement du 6e tirailleurs marocains. L'adjudant Cabirol qui les commande, explique au commandant du détachement de chars que sa compagnie a passé la veille le canal d'Aire sur des ponts de fortune mais que lui a reçu l'ordre de rester avec les chevaux et les voiturettes qui ne pouvaient plus passer, les pont ayant sauté. Il dispose de 20 hommes (20 braves), de munitions individuelles et de grenades à main. Il se met spontanément à la disposition du capitaine de Sévelinges. Ayant réuni les chefs de section et les chefs de char, le commandant du détachement décide de faire demi-tour pour essayer de délivrer les camarades qui ont dû se faire coincer dans Aire.* » (De Sévelinges)

Ce qui est erroné puisque au moins déjà neuf chars et toutes les autres chenillettes ont été détruites bien avant d'arriver à Aire (➠ *GBM n° 75)*. Mais de Sévelinges ne pouvait le savoir...

De retour vers la ville

« *Le lieutenant Sicard et le lieutenant Maurin* [dont le char 50 150 est avarié] *reçoivent l'ordre de rester avec les quatre chars indisponibles et la VTT, de rechercher un passage sur le canal en direction d'Hazebrouck et d'évacuer les blessés. À 6 h 30, les 15 chars qui restent, avec comme officiers, les sous-lieutenants Hacquard, Cambriels, Grosléron et Beyel repartent en direction d'Aire, ayant reçu comme mission de contourner l'église. Trois sections par la droite, deux sections par la gauche et précédant les 20 tirailleurs. Le commandant du détachement, sachant qu'il aura à mener un combat de rue, part à pied au milieu de ses chars.* » (De Sévelinges)

> « On ne voit vraiment pas grand'chose et on tire alors un peu au hasard sur tout ce qui bouge »

Pichon poursuit : « *Notre compagnie de chars fait alors demi-tour et nous rejoignons directement la ligne de chemin de fer en revenant sur la ville par le même chemin que tout à l'heure. Un peu de brume de chaleur s'est élevée et gêne notre vision dans la lunette et par les fentes. On ne voit vraiment pas grand'chose et on tire alors un peu au hasard sur ce qui bouge. J'entends les cris des Marocains que la chasse à l'homme semble exciter. Il y a des poursuites dans les champs et des coups de fusils fouaillent le silence.* »

« *Dès l'approche de la ville, les balles antichars sifflent aux oreilles et sur les blindages. Toutefois la progression peut se faire comme cela avait été prévu. Trois sections passent par la route et débouchent sur la droite de l'égli-*

CHAR LÉGER RENAULT R 35 N° 50 788 DU 9e BCC, 3e COMPAGNIE, 4e SECTION

Nous retrouvons sur cet appareil (➠ *photo ci-contre, de dos, et page 75, de face)* **le même type de camouflage que sur le R 35 50 708** (➠ *GBM 75 page 21)*, **avec pour différences un emploi plus important des deux tons clairs (ocre jaune et vert d'eau), tout particulièrement sur le tourelleau qui ne comporte aucune tache foncée sous cet angle, et des liserés foncé sur la tourelle. La photographie prise après le déplacement des épaves de la bataille d'Aire** (➠ *page 75 de ce numéro)*, **traduit bien la dominante claire de l'appareil. L'as de trèfle rouge est identique à celui du 50 708 déjà cité, les deux appareils appartenant à la même section.**

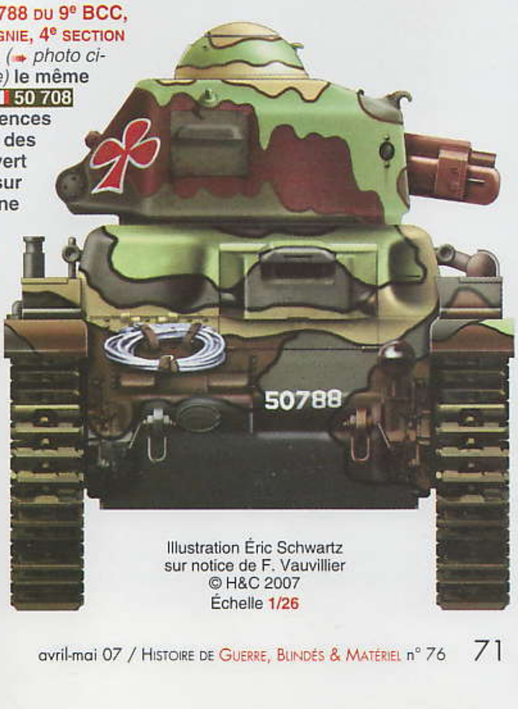


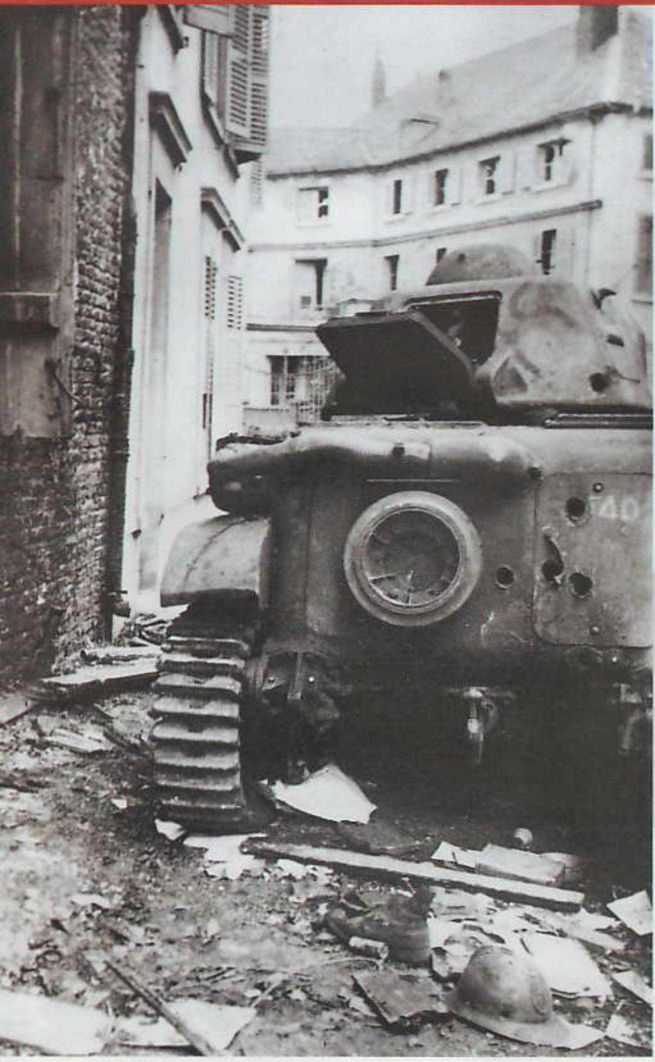
Illustration Éric Schwartz
sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/26

Le drapeau tricolore est absent sur l'épave. (➠ *page 75)*.

NOTES

[2] Les photos ne confirment pas ce fait, et les rapports allemands cités par Eric Lefèvre parle plutôt de destruction par « charges concentrées », plusieurs grenades à manche liées ensemble. Jack Pichon évoque également ce type d'attaque dans ses mémoires, mais sans efficacité constatée sur les R 35.

[3] Ce chiffre de 19 chars, s'ajoutant à ceux détruits depuis le départ de Béthune, est supérieur à celui indiqué (26) par de Sévelinges lorsque la colonne quitte cette ville dans la nuit. Peut-être alors n'implique-t-il pas les R35 du 22e BCC qui se sont ralliés mais seulement ceux du 9e BCC ?



Gros plan sur le Renault R 35 50 400 de Jack Pichon, portant de nombreux impacts à l'arrière et sur la tourelle. Ce char ayant effectivement brûlé comme en atteste les photographies, les dégagements de fumée et la proximité des maisons attenantes ont permis à l'équipage d'évacuer sans dommage et d'éviter ainsi le sort tragique de leurs camarades. *(DR)*

Ces deux photographies poignantes montrent les corps d'au moins trois tirailleurs marocains en partie consumés par l'incendie du char de Pichon. Les registres de la mairie ont relevé l'appartenance des tirailleurs tombés à Aire, pour au moins deux d'entre eux, à la 11e compagnie du 6e RTM. *(DR)*

se, deux sections passent par la gauche, les tirailleurs suivant ces derniers. Le commandant de la 3e compagnie part avec les sections de gauche, celles de sa compagnie (chars issus des sections Cambriels, Hacquard, Grosléron), les trois autres sont sous le commandement du sous-lieutenant Beyel de la 1re compagnie », écrit de Sévelinges.

Pichon aborde le combat dans des conditions précaires : « *Dans le char, la place est plus que réduite. Il y a une foule de paquets au sol et sur les bords de la tourelle, notre maigre bagage, bien sûr, mais aussi des pièces de rechange pour le canon ou la mitrailleuse, bien enveloppées et graissées. Fourcroy, lui, n'est pas gêné, mais Henri et moi, dans la tourelle, sommes serrés comme des sardines. Je suis obligé de m'accroupir afin que Dumortier puisse manœuvrer la tourelle et tirer. Pour moi un supplice !... Alors nous nous relayons dans cette inconfortable position.*

Arrivés sur la place de l'église

Nous ne savons pas exactement quels ont été les ordres et nous suivons au plus près le char qui nous précède. Je pense que le sous-lieutenant Hacquard est avec nous devant, mais nous n'avons comme toujours, aucun moyen de communication entre nous. Les chars sont dispersés dans la ville et l'on entend crépiter nos mitrailleuses et parfois des coups de canon. Nous approchons de la place où nous avions vu les camions pleins de soldats. Ces camions sont toujours là, mais vides bien sûr, ses occupants doivent s'être dispersés dans les maisons[4]*. Henri fait sauter un sidecar, qui flambe. On se retrouve au même endroit qu'à notre arrivée dans cette ville. Tournant alors à gauche on se retrouve à quatre chars le long de l'aile droite (par rapport à la façade) de l'église d'Aire, une place assez large. Notre char est en tête, à gauche le long des maisons et une rue semble déboucher à une dizaine de mètres environ. Décalé de nous, un peu en arrière, juste au centre de la place, le char de René et Guy, deux Rémois rappelés. Plus loin à l'arrière, le long de l'église, le char de Désiré, le chtimi taciturne.* »

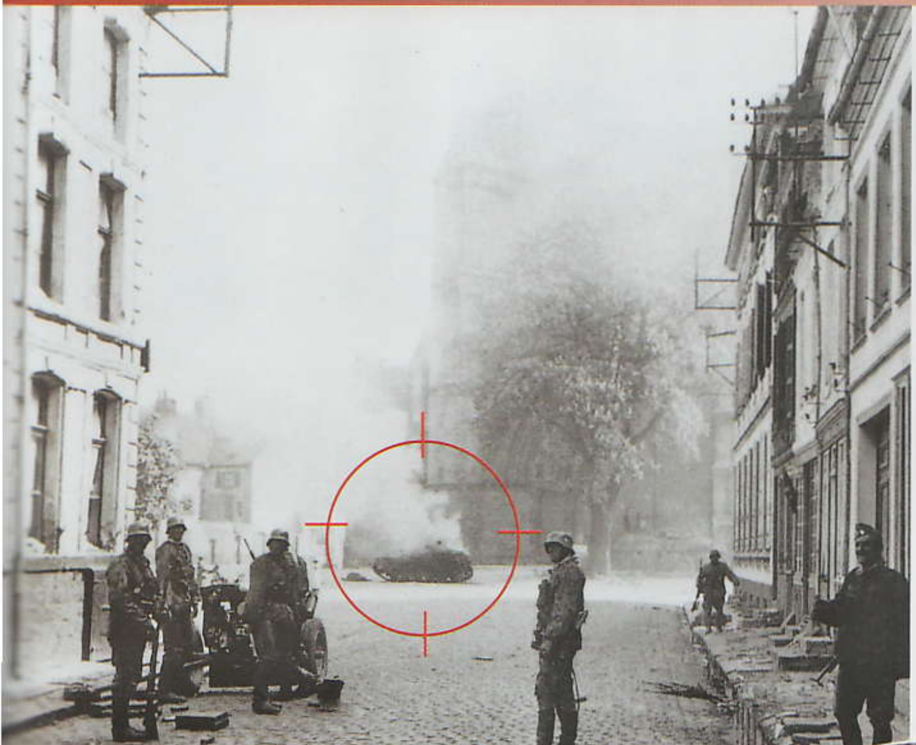
De Sévelinges donne une relation plus globale : « *Pendant que les chars manœuvrent, les maisons sont visitées et fouillées par les tirailleurs tandis que le sergent Weiler, dont la tourelle du char est bloquée, les armes inutilisables, sort des garages et des hangars, plusieurs véhicules de transport allemand, les rassemblent au milieu de la chaussée pour y mettre le feu.* »

Le sergent Weiler témoigne pour sa part : « *Nous parvenons aux abords de la ville, entrons dans la rue du monument aux morts et parvenons sur la place derrière l'église en faisant un feu d'enfer sous les fenêtres et les caves. Les Allemands demeurent un moment muets mais très vite, ils réagissent et des obus et des balles s'abattent sur nous. Déjà des chars sont touchés. Le char du sous-lieutenant Beyel (1re Cie, colonne de droite) est pris en remorque par celui du chef Brillard mais il reste six chars sur la place derrière l'église (3e Cie,*

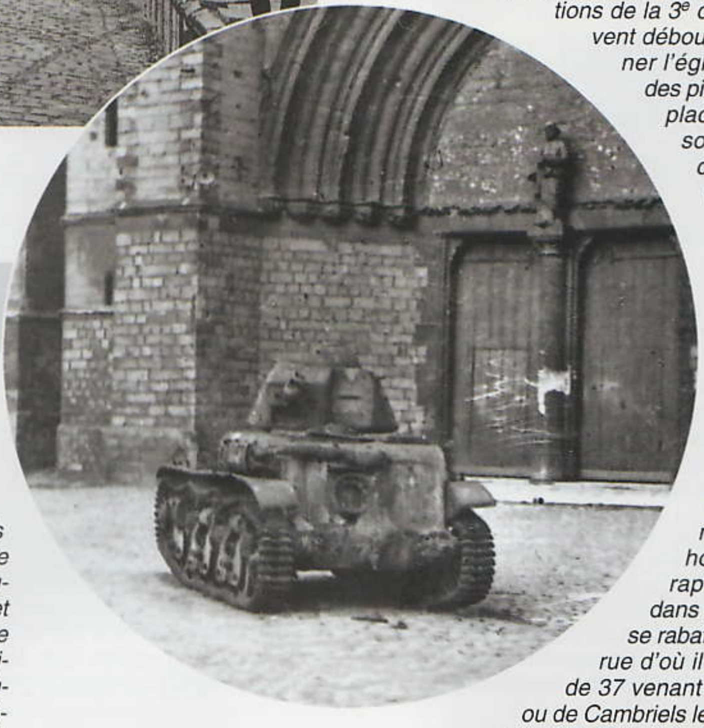
D'après nos sources, cette photographie saisissante a été prise le 23 mai à Aire. L'on y voit trois membres d'équipages de chars du 9e BCC, dont un cadre (galon et chèche, mais les rapports ne font pas mention d'un officier). La petite taille du chasseur à gauche indiquerait un mécanicien pilote. Les visages sont graves mais ne reflètent pas l'abattement de troupes écrasées. Ces hommes se sont battus jusqu'à l'épuisement de leur ressources. *Coll. R. Potié)*

NOTE

[4] Ces éléments SS, maintenant encerclés, appartiennent à la 2e compagnie du 1er bataillon et à la 7e compagnie du 2e bataillon du régiment *Der Führer* (note d'Éric Lefèvre).



Ce Pak 37 et son équipe de servants en position rue Saint-Pierre débouchant sur le parvis de la collégiale d'Aire, vient de détruire le char d'Évrard et Deforge qui fume abondamment. *(Coll. R. Potié)*



Gros plan sur l'appareil (numéro inconnu) qui semble bien avoir brûlé, comme en témoigne Pichon. La porte d'entrée de la collégiale Saint-Pierre est criblée d'impacts derrière le R 35. *(Coll. S. Bonnaud)*

En bas de page. **En 2007, la tombe commune au cimetière d'Aire, de l'équipage retrouvé carbonisé dans son R 35, Guy Évrard et René Deforge, morts pour la France ce 23 mai 1940.** *(Photo S. Bonnaud)*

colonne de gauche). J'ouvre moi-même le feu, mais une arme antichar placée dans un soupirail à 80 m de moi vient me tirer un coup de canon qui atteint ma tourelle et l'immobilise en partie. Je tire plusieurs obus et des rafales de mitrailleuse dans la direction de la pièce qui cesse le feu puis je range mon char le long de l'église et rejoint le capitaine. Dans un garage voisin se trouvent des voitures TT allemandes [de la compagnie antichar régimentaire, précision d'Éric Lefèvre] *sur lesquelles étaient restées les clefs de contact, auxquelles je mets le feu avec l'aide des tirailleurs.* »

Nos chars pris au piège

Le calme semble être revenu. « *Il est encore très tôt le matin. L'attente sans rien savoir, on n'entend plus rien sinon quelques tirs sporadiques, et Firmin Fourcroy, toujours au poste de pilotage, s'énerve* » (Pichon)… Il décide alors d'ouvrir le volet supérieur, qu'il referme aussitôt car son geste a déclenché un tir d'antichar qui arrive sur le coin gauche du volet, détruisant l'épiscope et blessant Dumortier au front qui saigne abondamment. Hacquard et de Sévelinges arrivent alors à pied de la rue à gauche pour leur demander de prendre en remorque les camions n'ayant pas brûlé, et, devant la difficulté de la manœuvre en l'absence d'épiscope, y renoncent. Hacquard leur promet de venir les chercher avec d'autres chars en protection. Les deux officiers repartent d'où ils sont venus, à la plus grande surprise de l'équipage qui pense qu'ils seront forcément tués, les Allemands tirant des étages supérieurs des maisons leur faisant face. Une longue attente commence…

EVRARD Guy | DEFORGE René
5e Bon de Chars de Combat
MORTS POUR LA FRANCE le 23.05.1940
à AIRE sur la Lys (P. de C.)

« *Du côté droit de la place, soit de l'autre côté du parvis de l'église, j'entends des cris de commandement en allemand. Nous sommes en fait quatre chars sur cette place qui attendons. L'un que je ne peux voir, caché par celui des deux Rémois, doit être celui de Cambriels, et derrière, celui de Désiré, le long de l'église. De temps en temps on entend des tirs de mitrailleuse et de canon. Cela nous laisse espérer que les nôtres ne sont pas loin et vont venir nous délivrer de cette exaspérante attente. Un peu devant nous, caché derrière l'abri précaire de quelques marches d'accès à l'une des maisons, un tabor marocain est prosterné, mort frappé dans la colonne vertébrale et le sang rougit sa capote en une large tache.* »

« Derrière nous, je vois un petit canon antichar sur pneus allemand, servi par trois hommes, s'installer rapidement… »

Les manœuvres de la tourelle à l'aide d'une manivelle minuscule et sans grand développement ne permettent pas de protéger efficacement les tirailleurs, par des tirs dans les embrasures des fenêtres des étages supérieurs. « *Après avoir mis hors de combat plusieurs pièces antichars, les deux sections de la 3e compagnie ne peuvent déboucher pour contourner l'église par la gauche, des pièces antichars sont placées dans les maisons et prennent les chars à partie dès qu'ils essayent de déboucher* », indique de Sévelinges.

Pichon poursuit : « *Derrière nous, profitant que nos canons sont braqués vers l'avant, je vois un petit canon antichar sur pneus allemand, servi par trois hommes, s'installer rapidement, et tirer dans notre direction puis se rabattre très vite dans la rue d'où il est sorti. Un coup de 37 venant du char de Désiré ou de Cambriels le détruit sans doute car on ne le voit plus. Mais devant nous, il y en a un autre qui, guettant la direction de notre canon, s'installe rapidement, tire et disparaît au coin de la rue, protégé par les dernières maisons. Faute de radio, donc de coordination entre nous, ils sont les maîtres, car on ne peut si rapidement faire pivoter la tourelle. Le char des Rémois démarre, avance de quelques mètres, amorce un virage à droite, vers le devant de l'église et… cinq grosses détonations, cinq petits flacons de fumée arrivent sur le char, de droite et de gauche (les Allemands ont dû recevoir du renfort* [5]*). Aussitôt le char s'arrête et prend feu, un grand panache noir s'élève au-dessus du moteur. Je guette*

---

[5] En effet, les rapports allemands indiquent une attaque par le sud du régiment *Der Führer*, 2e bataillon à 12 heures, venant de Blessy et 1er bataillon à 13 heures, à sa droite, venant de Witternesse, qui fait la jonction avec les deux compagnies encerclées.

avec anxiété pour voir si Guy et René vont essayer de sortir, au risque de tomber sous les balles des tireurs embusqués. Mais rien ne bouge. Je pense qu'ils ont peut-être été tués sur le coup quand j'entends leurs cris de douleur, nos amis brûlent vivants. Je crois devenir fou en les imaginant se tordant comme des torches dans les flammes et nous impuissants face à ce drame qui se déroule sous nos yeux. Henri [Dumortier] *me dit: " Tu vois, il faut mieux rester ici, les canons antichars nous guettent de tous côtés, les copains vont bien venir nous chercher ".* » (Pichon)

Le sergent Weiler poursuit : « *Les chars restés sur place tirent toujours mais celui du sous-lieutenant Hacquard vient d'être touché. Celui du caporal Evrard est en flammes, le char de Cambriels est atteint à son tour, les balles tombent de tous côtés. Regagnant mon char, j'ouvre le feu à nouveau sur des groupes allemands au bout d'une rue et reçois à cet instant trois obus antichar, un sur la chenille qui résiste, un sur le côté et un sur un galet qui saute. J'ouvre ma porte de tourelle mais ne vois plus le capitaine. Il reste trois chars sur la place dont deux sont en flamme* [cinq chars en fait, quatre sur la place et un sur le parvis, comme en atteste les photos de ce côté de l'église, mais deux seulement semblent avoir été incendiés]. *Des tirailleurs que j'appelle sont tués à l'instant d'après par des rafales de mitrailleuses. Un dernier coup d'antichar me parvient entre les armes*

TECHNISCHE NOTH

DÉPLACEMENT ET RÉCUPÉRATION

Après les combats, de manière presque systématique, les Allemands déplacent les épaves et récupèrent ce qui peut l'être. Voici les opérations de nettoyage de la place de la collégiale d'Aire par les services du génie allemands à l'aide de matériel allemand... ou anglais en arrière-plan. *(Coll. S. Bonnaud et R. Potié)*

LES « SANS-GRADE » DE LA

Motorisation

François VAUVILLIER

LA CAMIONNETTE 1,5 T

BERLIET VSFD ET VSFD 2

Parmi les véhicules bâchés ordinaires, la catégorie des 1,5 t de charge utile est la plus petite retenue par l'armée, et ce dès la Grande Guerre.

Malgré leur apparence de véritables camions légers, ces véhicules reçoivent l'appellation réglementaire de camionnette, la désignation de camion n'étant attribuée qu'à partir d'un tonnage utile de 2 000 kg.

Sous les drapeaux, la camionnette bâchée permet de transporter, soit 10 à 14 hommes équipés, soit du matériel. Le crochet d'attelage n'est pas prévu avant la guerre sur les véhicules de cette catégorie, sauf pour quelques commandes spéciales. La camionnette est employée :

— soit isolément (exemples : dans l'infanterie, une camionnette d'allègement par compagnie, pour transporter les compléments de paquetage de la troupe. Dans les BCC, on en compte six, ou sept dans les unités de chars D, par compagnie, dont une par section de combat) ;

— soit en masse, dans le cadre des formations automobiles de transport du train : une section compte alors 25 camionnettes (dont 20 normalement disponibles), tandis qu'une compagnie regroupe 4 ou 5 sections de même type, soit au maximum 125 camionnettes.

Les commandes massives du réarmement

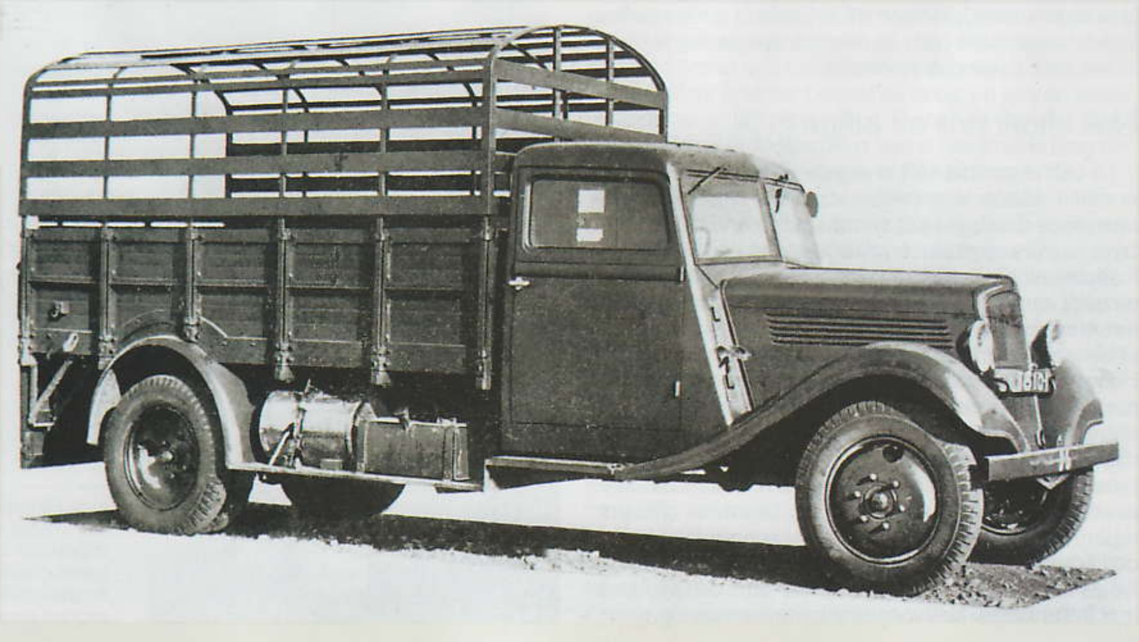
Durant l'entre deux-guerres, les camionnettes ne sont commandées qu'en nombre limité, pour l'usage courant des corps de troupe d'active, sachant que l'écrasante majorité devra en être fournie, en cas de mobilisation, par la réquisition des véhicules analogues du parc civil.

Mais, à partir de 1936 et avec le vote du programme des « quatorze milliards », l'armée reçoit des crédits en vue — parmi mille autres urgences —, de doter immédiatement les échelons A des corps de troupe, c'est-à-dire ceux que l'on enverra sans délai en couverture aux frontières, avant les opérations de réquisition.

A LA COMPAGNIE D'ÉCHELON

Les véhicules de la CE du 9e BCC et ses équipages, fortement sollicités durant le rude hiver 1939-1940, sans perception de matériel nouveaux ni améliorations, n'auront même pas pu jouer le rôle de soutien des éléments combattants pour lesquelles ils s'étaient pourtant durement préparés.

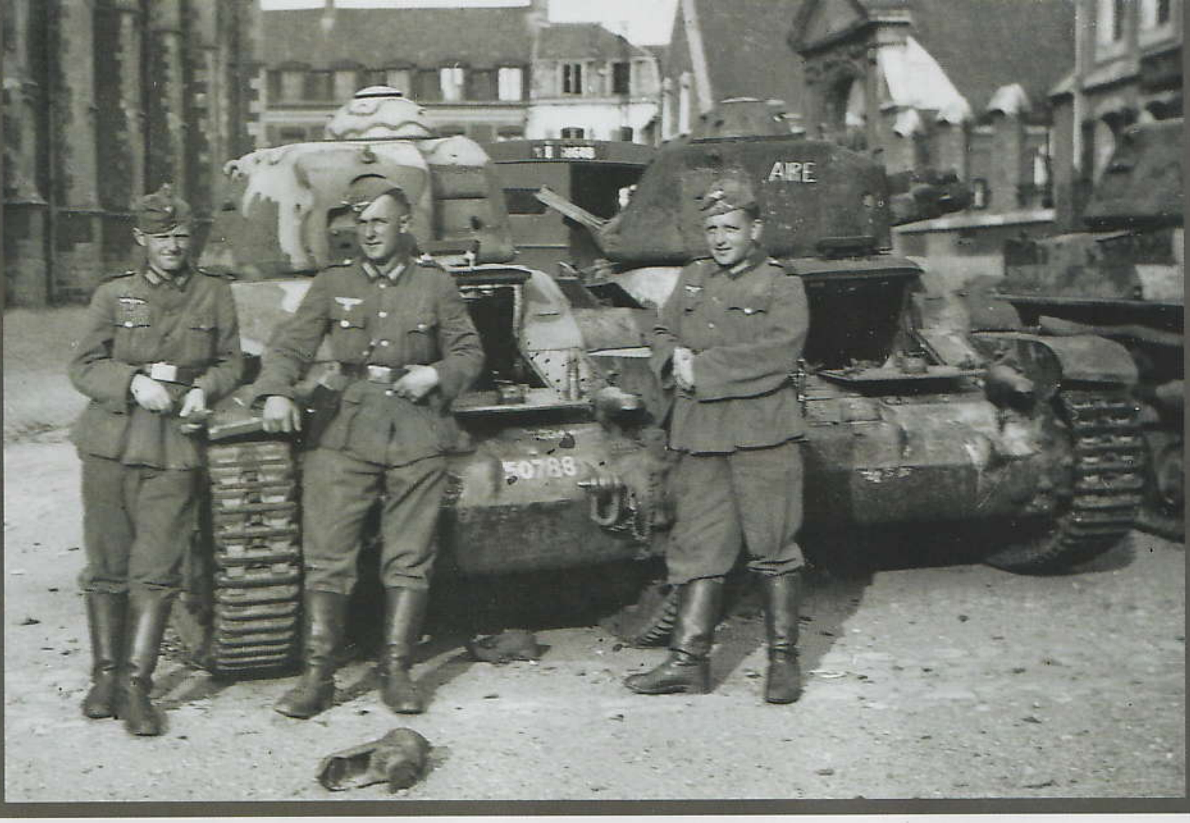
Le parc automobile courant de la CE (hors tracteurs de dépannage, etc.) est en quasi-totalité fourni par la réquisition et portent des immatriculations dans la série **W 717 000** (W identifiant les véhicules réquisitionnés en 20e région militaire, Nancy). Les camionnettes réglementaires présentées ici doivent être regardées comme des exceptions.



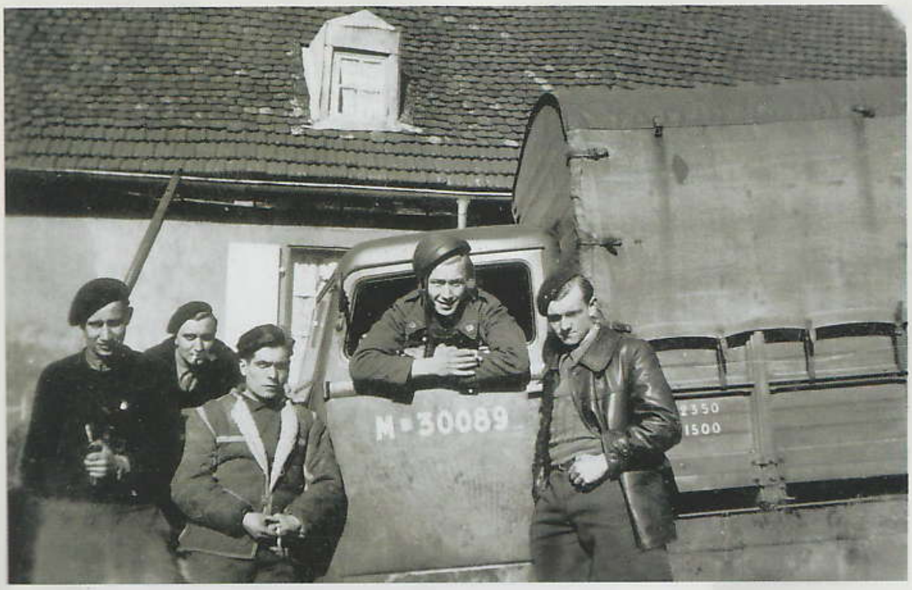
Cette photographie extraite de la notice technique est exactement la même sur les VSFD et VSFD 2. Détails notables : caisse à passage de roues, bidon de 50 litres en place à côté du réservoir, support d'extincteur (non en place) sur l'auvent de la cabine. *(Fondation Berliet)*

Berliet VSFD/VSFD 2

Moteur : Berliet MKR 2, 4 cylindres 80 x 120 de 2 413 cm^3, délivrant 42 ch à 2 500 t/mn
Boîte de vitesses : 4 + AR
Vitesse : 65 km/h
Poids mort en ordre de marche : 2 370 kg
Charge utile : 1 500 kg
Empattement : 4,00 m
Voie avant : 1,50 m
Voie arrière : 1,40 m



Soldats allemands posant complaisamment devant les Renault R 35 rassemblés au sud de la place d'Aire, après les combats, sans pouvoir imaginer le destin tragique de leur équipage. À gauche, le char 50 788 de Désiré De Nolf, « le chti' » du recrutement de Lille, dont on distingue encore parfaitement le camouflage (➨ *notre mise en couleurs de face page 71)*, et à droite, celui de Guy Évrard et de René Deforge, qui a brûlé et n'est plus qu'une masse de métal calcinée et rouillée. Au premier plan au sol, un phare blindé Guicherd. *(Coll. S. Bonnaud)*



Un exemple, parmi d'autres, de Berliet VSFD 2 mis en service dans une unité de chars, ici à la 3ᵉ compagnie du 19ᵉ BCC durant l'hiver 1939-1940, avec la M 30 089. Le chasseur à gauche de la portière a revêtu le sous-vêtement en peau fourrée des motocyclistes. *(Coll. anciens des chars)*

Ceci explique pourquoi, à partir de 1936, les constructeurs reçoivent, à la suite d'appels d'offres, de très importantes commandes de véhicules courants de tous types et tonnages. Pour les camionnettes de 1,5 t, on trouvera notamment, dans les trois années qui précèdent la guerre, des marchés passés à Latil et Delahaye, mais surtout à Berliet et plus encore à Renault (➨ *page 76)*.

Concernant le grand constructeur lyonnais, la fourniture de camionnettes de 1,5 t à l'armée est pour lui une constante quantitativement notable de l'entre-guerre, en débutant par la famille **VM..** (1923-1926). Suivent les **VSA** et **VSAB** (1931-1933) et, pour la période du réarmement, les séries **VSFD** et **VSFD 2** livrées entre 1936 et 1938 (les deux versions ne présentant, semble-t-il, pas la moindre différence) dont l'armée a reçu au total 966 exemplaires en trois marchés :

Marché n°	*Quantités*	*Matricules*		
62 133 D/L	600 VSFD	28 812	à	29 411
71 577 D/L	250 VSFD 2	M 30 001	à	M 30 250
86 035 D/L	116 VSFD 2	M 30 681	à	M 30 796

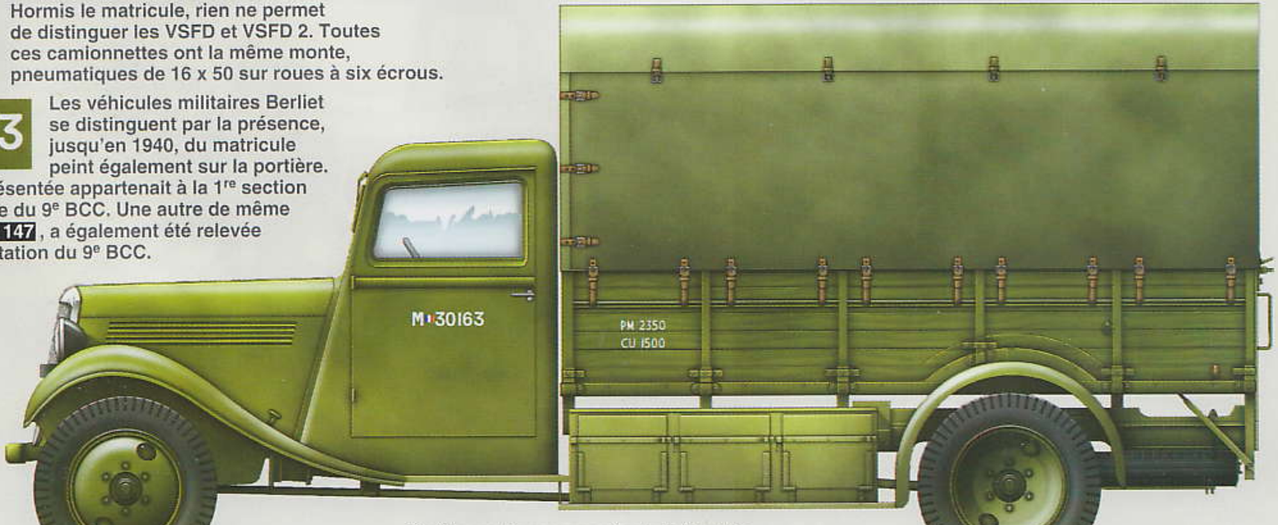
À la suite des VSFD 2 viendra, en 1939, une série de 500 **VSFN 2**, pratiquement identiques aux précédentes hormis leur moteur qui, poussé, délivre 46 ch à 2 800 t/mn et leur donne une vitesse nettement supérieure, frisant les 85 km/h. ■

PM 2350
CU 1500

M 30163

Camionnette Berliet VSFD 2
Hormis le matricule, rien ne permet de distinguer les VSFD et VSFD 2. Toutes ces camionnettes ont la même monte, pneumatiques de 16 x 50 sur roues à six écrous.

Les véhicules militaires Berliet se distinguent par la présence, jusqu'en 1940, du matricule peint également sur la portière. La camionnette présentée appartenait à la 1ʳᵉ section de la 1ʳᵉ compagnie du 9ᵉ BCC. Une autre de même modèle, la M 30 147, a également été relevée sur les états de dotation du 9ᵉ BCC.



Profil Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

du masque. Ma mitrailleuse est cassée, la lunette en miettes. Mais le char peut se mouvoir encore et je pousse mon mécanicien vers l'issue du village. »

Dans le char de Pichon, l'heure est grave : « *Je n'ose lui dire que la chose* [l'arrivée des secours], *après une si longue attente, me semble problématique. Je ne me vois pas encore prisonnier mais avec ce long silence qui dure, on n'entend plus de bruits de combat, je pense que les autres chars ont dû quitter les lieux ou ont été détruits* ». Deux obus antichars successifs finissent par mettre le feu au char et, profitant de la fumée dégagée par leur moteur en feu et par les véhicules allemands qui brûlent toujours, les trois hommes se réfugient dans une maison en face où ils sont rapidement fait prisonniers par les Allemands installés à l'étage.

Les SS punis par leurs officiers

Laissons à de Sévelinges le soin de conclure le récit de cette courte mais intense bataille : « *Vers 11 heures, voyant que tout ce qui était humainement possible de faire pour retrouver trace des camarades que nous avions perdus en cours de route avait été fait, le commandant du détachement rassemble autour de lui les quelques survivants du combat, et après avoir mis le feu aux véhicules allemands, les neuf survivants du 9e BCC qui restent de cette lutte, entourés de quatre tirailleurs et précédés par le char du sergent Weiler dont l'armement est inutilisable, débouchent au pas de gymnastique face au canon antichar qui a arrêté ses chars, talonnés par deux mitrailleuses qui pendant 500 m cherchent à nous atteindre, tandis que les tirailleurs s'en vont en chantant. Quant à la colonne qui est passée par la droite de l'église, cinq chars (1re compagnie), réussissent à s'échapper mais tous ont leur armement hors de combat et de nombreux impacts sur leur blindage* ». Si l'on s'en tient aux chiffres avancés dans les témoignages, huit chars semblent donc avoir été perdus lors de cette seconde bataille d'Aire.

En guise d'épilogue, une anecdote est rapportée par Régis Potié. Une fois la colonne partie, les Allemands reprennent possession de la place et de ses épaves. Des officiers SS font mettre les chauffeurs SS le long de la collégiale Saint-Pierre, les mains sur la tête deux heures en punition pour avoir abandonné leurs véhicules « aux bons soins » des hommes du 9e BCC. Humiliation dont furent témoins quelques civils présents.

En route vers Dunkerque

Retrouvons le lieutenant Maurin, élément de recueil de la colonne : « *Pendant ce temps, le lieutenant Sicard (trésorier commandant la 1re compagnie) et moi-même, prenons nos dispositions pour, avec les éléments de notre petit détachement, assurer la maintenance du seul pont sur le canal d'Aire qui commande le passage vers la route d'Hazebrouck, mais le moins facile est de tenir le contact avec un groupe du génie anglais qui a reçu l'ordre de faire sauter l'ouvrage.*

Palabres et pressions en ont finalement raison, et c'est aux environs de 12 heures que nous voyons revenir les rescapés de ceux qui sont retournés dans Aire. Notre effectif réduit à 27 officiers, sous-officiers, chasseurs et quatre tirailleurs, 11 chars (six chars en mauvais état mais pouvant se déplacer qui en remorquent cinq autres, tout à fait hors-service) dont un seul en état de combattre, un tracteur chenillette et la VTT passent le pont intact qui est alors détruit derrière nous.

Avant de démarrer, je remplace mon mécanicien Verdin, qui n'en peut plus, et que le lieutenant Sicard évacue sur un hôpital d'Hazebrouck, par le mécanicien Wylhem et, malgré mon moteur donnant de sérieux

Page ci-contre. **Photo prise à Rosendaël (banlieue est de Dunkerque), dans la cour de l'usine de sac de toile, en face de l'école attenant à l'église Saint-Joseph, où cantonnent du 24 au 27 mai 1940 les officiers, sous-officiers, chasseurs du 9e BCC et les quatre tirailleurs marocains rescapés des combats d'Aire, avant qu'ils ne rejoignent Malo-les-bains, centre de regroupement des tirailleurs. On notera les trophées au centre de la composition, au premier plan, paire de jumelles et casque allemand.** *(Coll. R. Potié)*

BATAILLON
9

ERRATUM

GBM 74 page 6, légende de la photo du bas : lire lieutenant Maurin (bien sûr) et non pas Nouvrin.

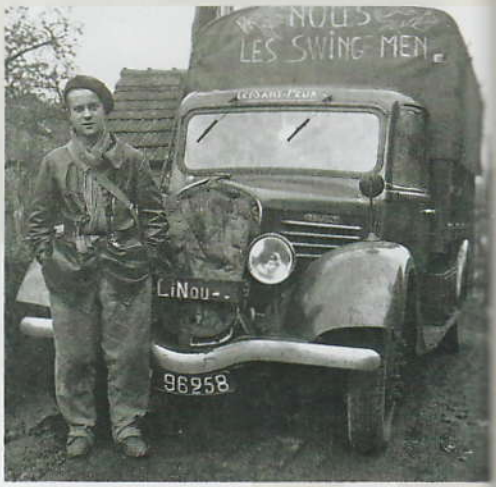
LES « SANS-GRADE » DE LA

Motorisation

François VAUVILLIER

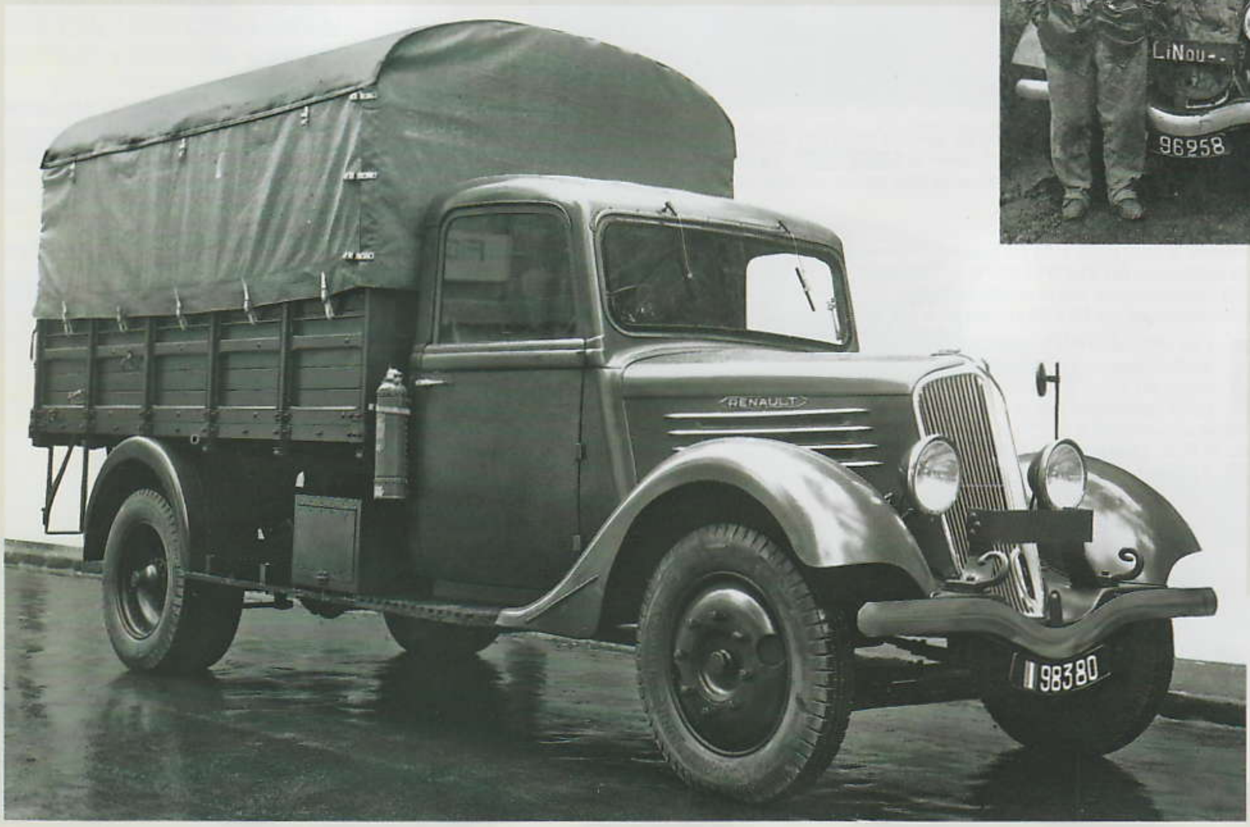
LA CAMIONNETTE 1,5 T RENAULT ADK

Ce véhicule répond exactement aux mêmes besoins que son homologue Berliet VSFD traité pages précédentes.



Renault ADK
🇫🇷 96 258
du 9e BCC.
(➡ GBM 74 p. 13, coll. S. Bonnaud)

Page ci-contre. **Au 68e BCC au Levant, début 1940.** *(Coll. F. Vauvillier)*



Renault ADK
🇫🇷 98 380
du 4e marché, une très belle vue de trois quart droit montrant l'extincteur et le logement du bidon de 50 litres, non installé ici.
(Renault)

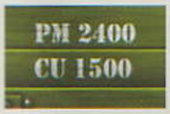
signe de faiblesse, je prends en remorque le char de Corroyer, auquel il manque le volet (de conduite) et dont le moteur est encore plus défaillant que le mien. Je laisse seul Cambriels, plein de douleurs, dans l'habitacle car il est d'un bon gabarit et que le canon en position de recul, réduit encore l'espace disponible, dans une atmosphère difficilement respirable, envahie par des relents d'odeurs et de fumée en provenance du moteur. De ce fait, je me tiens assis sur la porte de tourelle. Nous nous arrêtons à quelque distance de là pour

Marché n°	*Quantités*	*Matricules*		
60 463 D/P	249	95 390	à	95 630[A]
60 971 D/P	350	96 253	à	96 602
61 311 D/P	2	00 000	à	00 000
61 692 D/P	214 (dt 6 bennes)	98 175	à	98 389[B]
idem	1	98 682		
62 079 D/P	883	67 497	à	68 379
idem	246	68 386	à	68 596[C]
70 837 D/P	303 (dt 2 bennes)	61 973	à	62 274[D]
72 090 D/P	73	99 719	à	99 791
86 067 D/P	299	M 7 669	à	M 7 967
86 091 D/P	250	M 8 748	à	M 8 764[E]
86 132 D/P	10	M 10117	à	M 10126

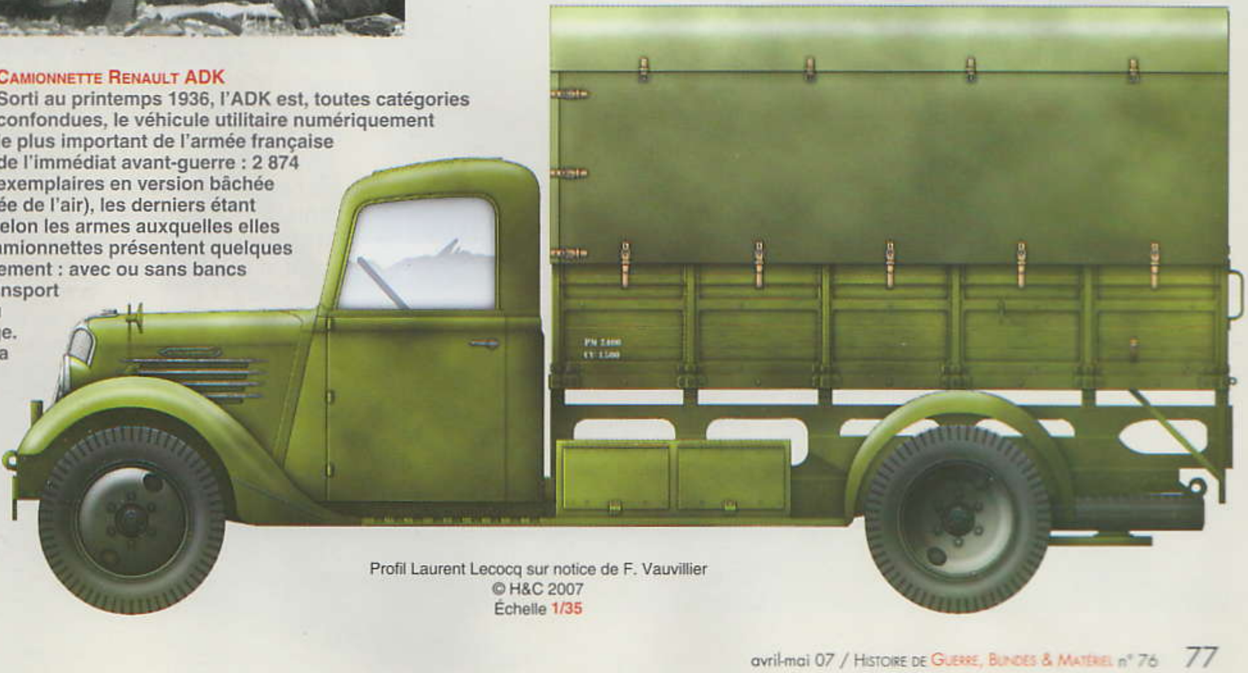
A. Reconstitution. B. Dont 1 numéro donné à une ADK spéciale CICC.
C. Manquent 35 numéros. D. Manque 1 numéro. E. Fragments.

Renault ADK

Moteur : Renault 4 cylindres 85 x 105 de 2 383 cm^3, délivrant 41,5 ch à 2 500 t/mn
Boîte de vitesses : 4 + AR
Vitesse : 64 km/h
Poids mort en ordre de marche (pleins, outillage et rechanges) : 2 700 kg
Charge utile : 1 500 kg
Empattement : 3,76 m
Voie avant : 1,58 m
Voie arrière : 1,53 m
Longueur : 5,58 m
Largeur : 1,95 m



CAMIONNETTE RENAULT ADK
Sorti au printemps 1936, l'ADK est, toutes catégories confondues, le véhicule utilitaire numériquement le plus important de l'armée française de l'immédiat avant-guerre : 2 874 exemplaires en version bâchée (dont deux pour l'armée de l'air), les derniers étant livrés en mars 1939. Selon les armes auxquelles elles sont destinées, ces camionnettes présentent quelques différences d'aménagement : avec ou sans bancs rabattables pour le transport du personnel, avec ou sans crochet d'attelage. Notre profil présente la livrée correspondant aux spécifications usuelles de l'armée : vert olive armée pour tout le véhicule sauf les roues qui sont peintes en noir brillant.



Profil Laurent Lecocq sur notice de F. Vauvillier
© H&C 2007
Échelle 1/35

« Etrepagny, 4 juin 1940. Un FT pour la défense du terrain ». Ce cliché a été pris après le regroupement, le 2 juin, des éléments combattants du 9e BCC rapatriés d'Angleterre après Dunkerque, avec leurs camarades de l'échelon, séparés depuis le départ de Belgique le 19 mai 1940. Nos chasseurs posent avec du personnel de l'armée de l'air et un char FT dépourvu d'armement fixe. *(Coll. R. Potié)*

souffler et nous compter. Je profite de la halte pour extraire Cambriels, dans l'intention d'inventorier les dégâts dont il souffre cruellement. Et pour cause ! Dévêtu, toute la partie postérieure de son individu, des mollets à la base du cou, apparaît criblée d'éclats. Les blessures sont toutes petites, mais multiples. La projection a été forte, puisque leggins et veste de cuir sont traversées. Ses jours ne sont pas en danger, il se rhabille et je l'installe dans le char, le plus confortablement possible, assis sur la sangle. Le capitaine de Sévelinges, soucieux de vite quitter le secteur, presse le mouvement et dès que la petite colonne éclopée est en état de démarrer, il donne le signal. »

Le repli se fait vers Hazebrouck par La Lacque, Pecqueur, Thiennes, puis la N 43, Steenbecque, Morbecque sur la N 16. Maurin poursuit « *L'arrivée à Hazebrouck de ce qu'il reste du 9e bataillon de chars se fait vers 13 h 45, tout le monde est exténué. Le lieutenant commandant la compagnie de chars Renault FT, chargé de la défense d'Hazebrouck avec des munitions, mais aucun armement, emmène le capitaine à l'état-major anglais pour le mettre au courant de la situation où il se met en rapport avec le colonel commandant la mission française. Les Britanniques ravitaillent copieusement le détachement. Le pilote Verdin réapparaît, soigné, bandé, il n'a heureusement pas perdu la vue et il ne veut rien savoir pour retourner à l'hôpital.*

À son retour, de Sévelinges fait remettre les chars en état de marche (essence et huile) pour une nouvelle étape vers Dunkerque, à un peu plus de 40 kilomètres, où il a reçut l'ordre de se mettre à la disposition de l'amiral Platon, départ à 17 heures. Cambriels est passé dans la VTT où il doit se trouver plus à l'aise, il est remplacé dans le char par Verdin récupéré, Wilhem est sur la porte de tourelle et je le remplace au pilotage de l'appareil. Passage à Wormhout, puis Bergues enfin tard, avec de sinistres bruits dans le moteur, mon 50 150 dépasse Coudekerque-Branche et fait son entrée dans Dunkerque, au milieu de tristes convois de réfugiés ».

En août 1940 à Auch avant la démobilisation, les lieutenants Maurin, à droite, et Grézillier, du 9e BCC. *(Coll. R. Potié)*

Destruction du matériel et évacuation

vendredi
24
MAI

dimanche
23
JUIN

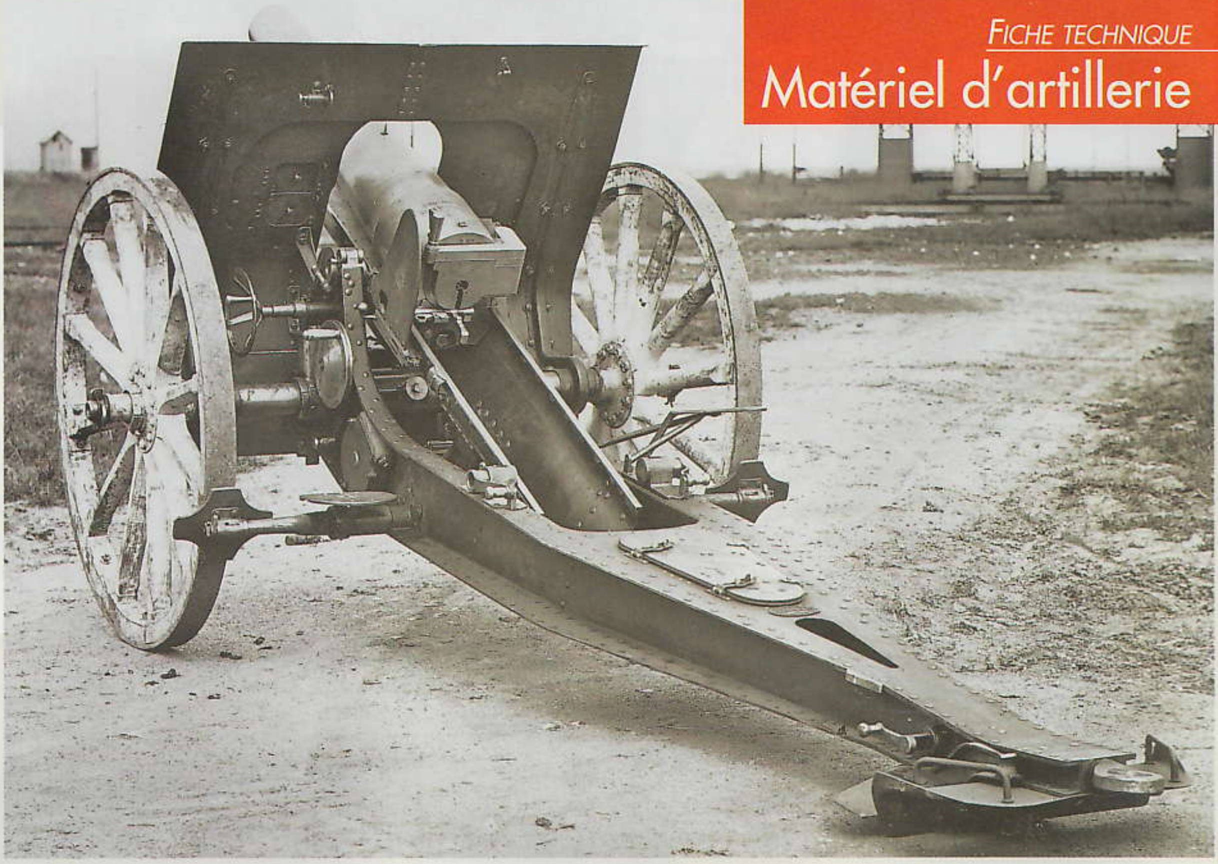
Le détachement stationne à Rosendaël, banlieue est de la ville, dans le jardin d'une usine de sac de toile, en face de l'école attenante à l'église Saint-Joseph. Cambriels est emmené à l'hôpital de Malo-les-Bains le 24 et évacué vers l'Angleterre le 25 mai. Le capitaine Ullmann parvient à retrouver ce qui reste des effectifs des deux compagnies dont il reprend le commandement le lundi 27 mai. Dans la soirée, la colonne se dirige sur Hondschoote à 15 km dans le sud-est de Rosendaël, en bordure de la frontière belge où se trouve des éléments de la compagnie d'échelon du 39e BCC, à la ferme de Brandler.

Le mardi 28 mai 1940, après avoir constaté qu'aucune réparation n'est possible, l'ordre est confirmé de rendre le matériel inutilisable et d'y mettre le feu, puis de se rendre à La Panne pour y embarquer. L'embarquement ne pouvant se faire, la colonne retourne à Rosendaël, puis attend sur la plage de Malo-les-Bains jusqu'à 17 heures le 29, et rejoint en camion les abords du port sur les bas-flancs nord du bastion 32, attendant un ordre d'embarquement pour le soir. C'est là, dans la soirée, qu'un bombardement aérien comble une tranchée dans le sable, dans laquelle s'est réfugié un groupe de chasseurs sous les ordres du sous-lieutenant Hacquard. Malgré l'intervention de leurs camarades, rapidement sur les lieux, qui creusent à mains nues, il est trop tard pour le caporal Corroyer, le chasseur Grognet et le sous-lieutenant Hacquard. Ils sont enterrés à 50 m de la sortie sud du bastion 32, où les honneurs leurs sont rendus par leurs camarades en présence d'un prêtre.

Tombe d'Albert Hacquard au cimetière de Zuydcoote, sous-lieutenant de réserve (instituteur), commandant la 2e section de la 3e compagnie du 9e BCC, mort pour la France le 29 mai 1940. *(Coll. R. Potié)*

L'embarquement a lieu finalement le matin du 30 mai à 9 heures sur l'aviso *Impétueuse* pour les 23 survivants du détachement qui arrivent à Douvres à 18 heures. Dirigés ensuite sur Southampton, ils embarquent le soir du 31 mai sur le paquebot *Bruges* pour Cherbourg. Le 1er juin, ils retrouvent le commandant Gauthier et l'échelon sur roues du bataillon vers 23 heures à Évreux avec l'émotion que l'on devine. Les cantonnements se succèderont lors de la retraite vers le sud, Chandelles le 5 juin, Champagnac le 15, Ribérac le 20, Nojals par Bergerac le 21, Mouly le 23 puis Auch, où le bataillon est dissous.

Ainsi se termine l'épopée du 9e bataillon, son personnel ayant toujours au cœur, comme leurs camarades des autres BCC, l'espoir — hélas vain —, de pouvoir être reconstitués avec des chars neufs pour reprendre le combat. ■



L'obusier de 120 du Creusot présente toutes les caractéristiques classiques des matériels du système Schneider : culasse à vis à maniement rapide et affût à traîneau, tourillons placés très en arrière. Sous cet angle, son tube étant peu visible, il ressemble beaucoup à son frère presque jumeau le 105 L adopté par l'armée française en 1913. Mais le 120 court n'aura pas cette faveur, et n'entrera en service français qu'en raison des aléas de la guerre. *(Coll. F. Vauvillier)*

RETOURNÉ CONTRE SON COMMANDITAIRE : L'OBUSIER DE 120 SCHNEIDER

François VAUVILLIER

Fin de l'été 1914... les soldats ne sont pas rentrés pour la moisson, Berlin n'est toujours pas à portée de Lebel, et il s'en est fallu de peu que les Allemands n'entrent à Paris.

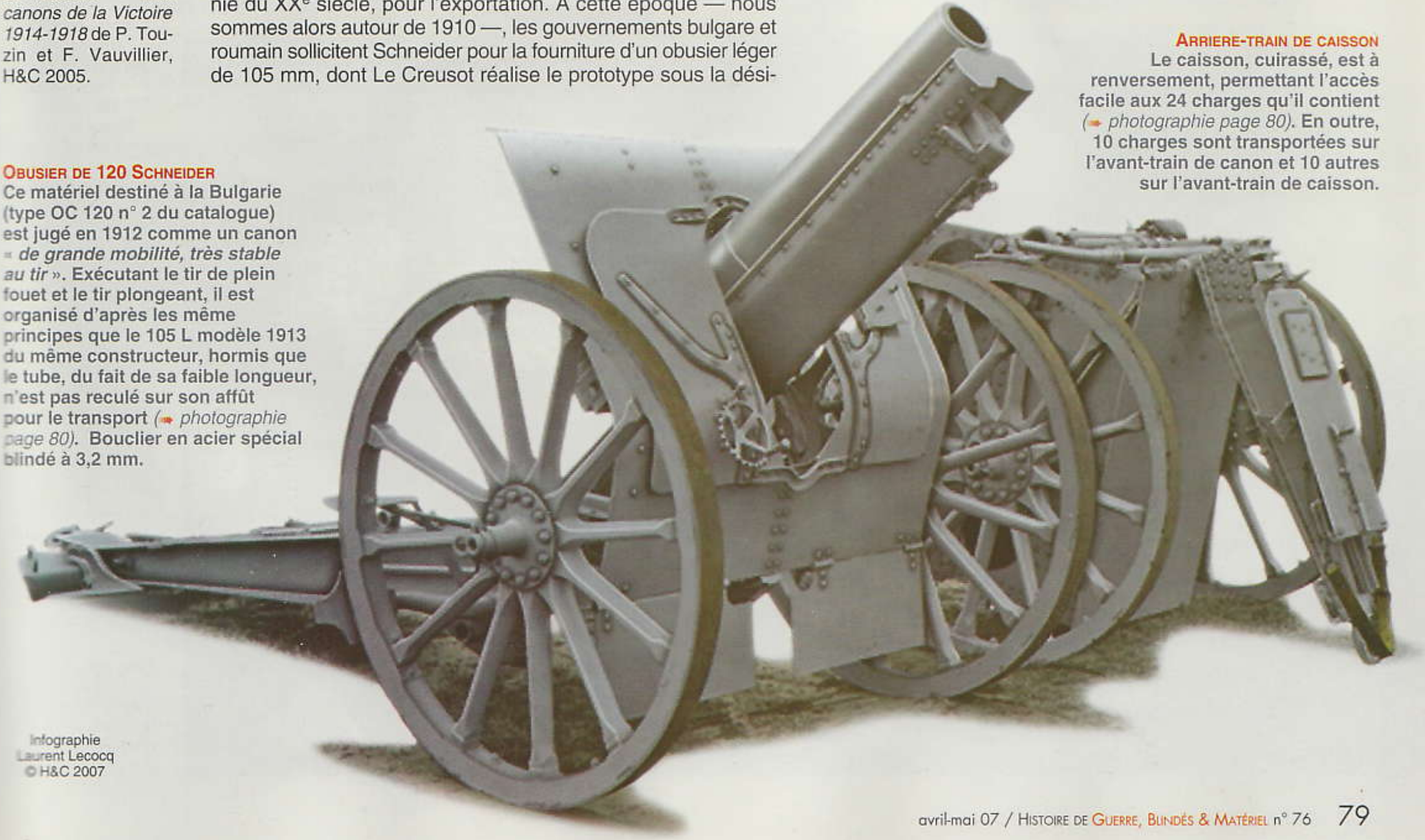
Il faut maintenant *alimenter* la guerre et, goutte d'eau dans l'océan des problèmes, le gouvernement français porte ses regards sur le matériel d'artillerie de l'industrie privée en cours de réalisation pour des puissances étrangères. L'obusier de campagne *OC 120 n° 2* du Creusot est du nombre.

Ce matériel est né chez Schneider dans la première décennie du XX^e siècle, pour l'exportation. À cette époque — nous sommes alors autour de 1910 —, les gouvernements bulgare et roumain sollicitent Schneider pour la fourniture d'un obusier léger de 105 mm, dont Le Creusot réalise le prototype sous la désignation d'*OC 105 n° 5*[1]. Mais Krupp est aussi sur les rangs et propose de son côté un obusier de 120 mm, à la capacité de destruction évidemment plus forte. Réagissant à son grand concurrent d'outre-Rhin, Schneider crée alors un obusier de 120 dérivé de son 105 et remporte finalement le marché bulgare (1911). Car le nouveau matériel du Creusot est « *bien plus moderne que celui de Krupp* », comme le souligne le rapport élogieux du 16 janvier 1912 de notre attaché militaire sur place.

En août 1914, un nouveau lot de ce matériel est en cours de fabrication au Creusot pour la Bulgarie, qui n'a pas encore choisi son camp. Mal lui en prendra de signer, le 6 septembre 1915, un accord secret avec les Empires centraux puis, le 5 octobre, de déclarer la guerre à la Serbie et d'envahir le lendemain notre alliée.

NOTE

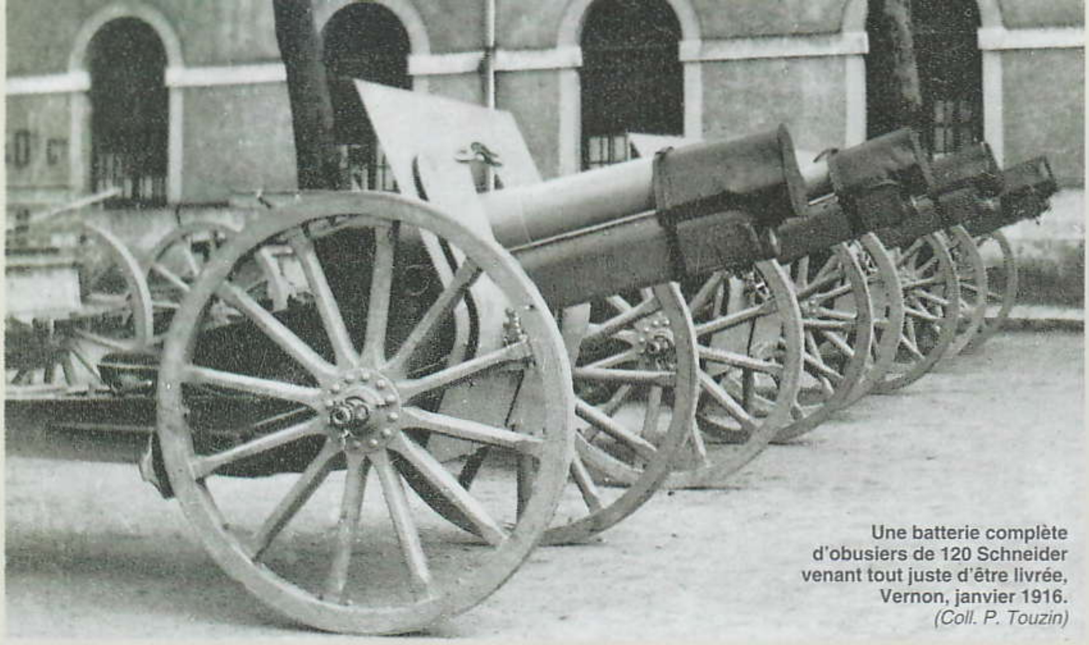
[1] En 1912, l'obusier de 105 Schneider sera également présenté à l'armée française. Et d'autre part, un obusier de 120 avait été préconisé en France pour le futur système d'artillerie de siège (programme du 4 novembre 1909). Lire à ce sujet — et pour toute l'artillerie de campagne de la Grande Guerre — *Les canons de la Victoire 1914-1918* de P. Touzin et F. Vauvillier, H&C 2005.



ARRIERE-TRAIN DE CAISSON
Le caisson, cuirassé, est à renversement, permettant l'accès facile aux 24 charges qu'il contient *(→ photographie page 80)*. En outre, 10 charges sont transportées sur l'avant-train de canon et 10 autres sur l'avant-train de caisson.

OBUSIER DE 120 SCHNEIDER
Ce matériel destiné à la Bulgarie (type OC 120 n° 2 du catalogue) est jugé en 1912 comme un canon « *de grande mobilité, très stable au tir* ». Exécutant le tir de plein fouet et le tir plongeant, il est organisé d'après les même principes que le 105 L modèle 1913 du même constructeur, hormis que le tube, du fait de sa faible longueur, n'est pas reculé sur son affût pour le transport *(→ photographie page 80)*. Bouclier en acier spécial blindé à 3,2 mm.

Infographie
Laurent Lecocq
© H&C 2007



Une batterie complète d'obusiers de 120 Schneider venant tout juste d'être livrée, Vernon, janvier 1916. *(Coll. P. Touzin)*

Obusier de 120 Schneider

Portée maximum : 8 100 m avec V° 350 m/s.

Munitions : semi-encartouchées (6 charges). Obus FA Mle 1915 Schneider (19,7 kg dont 2,1 kg d'explosif), obus en acier Mle 1915 (21 kg dont 4,1 kg d'explosif).

Bouche à feu : rayée à droite, 13 calibres (longueur rayée 10 cal.).

Affût : traîneau.

Pointage : – 3° à + 43° en hauteur.

Poids en batterie : 1 416 kg.

Transport : derrière attelage à 6 chevaux, réunion à suspension à un avant-train de campagne (poids total 2 228 kg sans les servants).

Cadence : 10 coups/minute.

Au Creusot, les matériels maintenant prêts, onze batteries, sont placés sous embargo. C'est ainsi qu'apparaît dans l'armée française, de manière à la fois discrète et fortuite, un matériel sans millésime — car il n'a jamais été adopté —, connu sous deux appellations : *obusier de 120 Schneider*, ou *canon de 120 CTR* (court, à tir rapide).

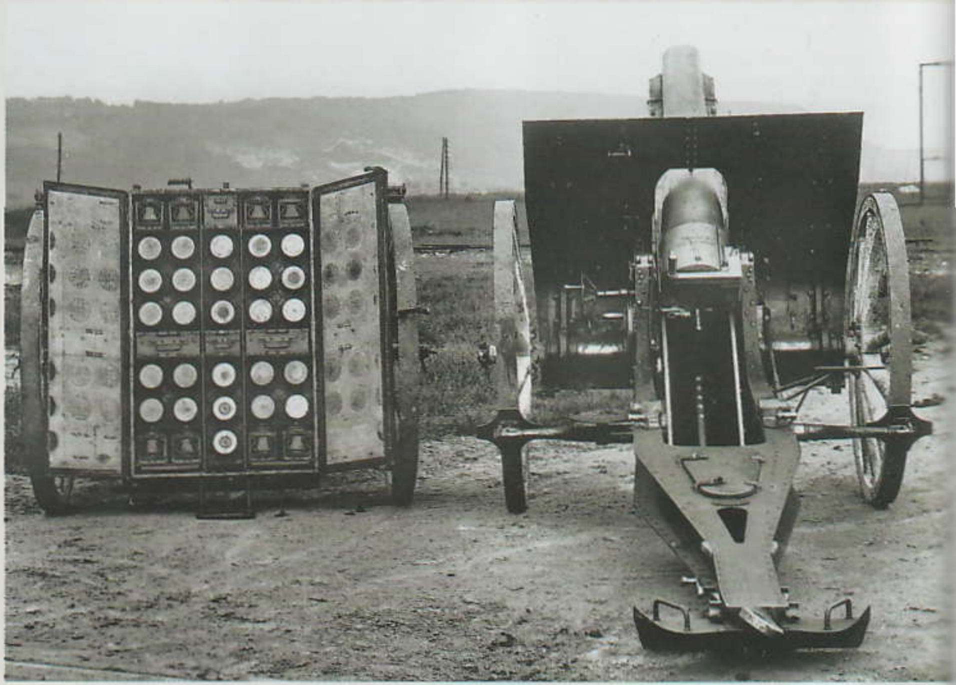
Une discrète carrière au feu

L'obusier de 120 Schneider est affecté à l'artillerie lourde hippomobile (ALH). On en trouve trace d'abord au **103e RALH** (dépôt à Vernon), aux :

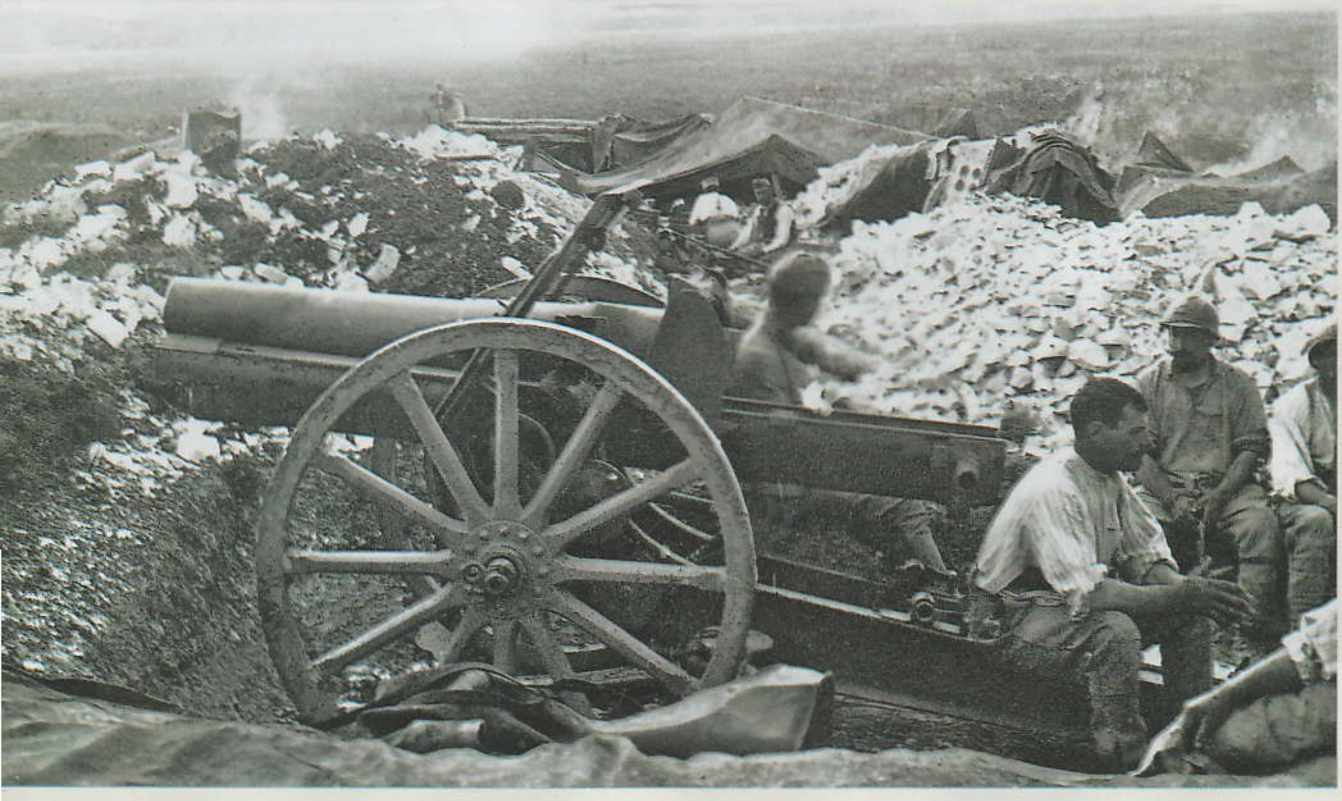
– Ier groupe (1re ,2e et 3e batteries), à partir de novembre 1915. Le I/103e est sur la Somme (jusqu'en février 1916), puis à Verdun (1916-17), au Chemin-des-Dames (1917) et à Saint-Quentin (1917-18), avant de reverser ses 120 CTR pour recevoir des 105 L ;

– IIIe groupe (4e et 5e batteries), créé le 5 janvier 1916. Ce groupe devient le **III/117e RALH** le 1er avril 1916 mais ne conserve ses 120 CTR, sur l'Aisne, que jusqu'en août 1916.

Les obusiers de 120 Schneider sont ensuite envoyés à l'armée d'Orient — où, ironie de l'Histoire, ils tireront sur les troupes de la puissance qui les avait commandés —, et finalement cédés au gouvernement serbe, mais ils demeurent sur les nomenclatures de l'armée française jusqu'en 1918 [2]. ■



L'obusier de 120 photographié au Creusot pour les besoins du catalogue Schneider avec à gauche, son arrière-train de caisson en position de batterie. *(Coll. F. Vauvillier)*



Une vue splendide d'un 120 Schneider en batterie, à l'armée d'Orient. *(Coll. F. Vauvillier)*

NOTE

[2] *Renseignements sur les matériels d'artillerie de tous calibres en service*, éditions de 1916 et de 1918.

EPUISÉS MAIS INCONTOURNABLES

Vous ne les trouverez plus en librairie, ils sont épuisés depuis belle lurette.

Mais par les petites annonces, sur la toile, au hasard des brocantes et des bourses aux armes, vous avez une chance réelle de tomber dessus. Vous ne les paierez pas une fortune (quoi que..., j'ai vu récemment, sur divers sites, des interventions à ce sujet qui laissent rêveur), ils ont été imprimés à des milliers d'exemplaires et ne sont pas si rares.

Si l'un d'entre eux passe à portée d'achat, saisissez immédiatement l'occasion. Ce sont les **ouvrages fondateurs** (des trente dernières années, quelques autres ont existé avant, mais peu illustrés) de notre passion.

Gazette des armes
LES ENGINS BLINDES FRANCAIS. 1920-1945
503
HORS SERIE

Pour les chars, les automitrailleuses et les véhicules blindés de toutes natures, deux livres de **Pierre Touzin** demeurent incontournables. À se procurer absolument : *Les engins blindés français 1920-1945 - 1re partie* (la 2e partie n'est jamais parue) en hors-série de la *Gazette des Armes* en 1976 (à l'époque, SERA éditeur). Il existe aussi en version reliée.

LES VÉHICULES BLINDÉS FRANÇAIS 1900-1944
PIERRE TOUZIN

Cet ouvrage sera suivi en 1979 chez EPA du « livre bleu » *Les véhicules blindés français 1920-1944*, qui est complet dans la nomenclature et la description des matériels.

Les livres de **Stéphane Ferrard** sont eux aussi des passages obligés. Ils traitent non seulement les blindés (avec une approche mettant en relief les idées et les programmes successifs) mais aussi tout l'armement (armes individuelles et collectives, ainsi que l'artillerie de tous calibres, du 47 antichar au 520 sur voie ferrée).

LES MATERIELS DE L'ARMEE DE TERRE FRANÇAISE 1940
tome 2
STÉPHANE FERRARD
artillerie de campagne
«crapouillots»
artillerie lourde
sur voie ferrée

Stéphane Ferrard a publié d'abord les deux volumes *Les Matériels de l'armée de terre française 1940* (très précieux aussi, pour la partie artillerie, sur le système de Bange et la Grande Guerre) chez Lavauzelle en 1982 et 1984.

Puis, plus récemment (1998, chez ETAI), sous le très beau titre *France 1940 l'armement terrestre*, une nouvelle mouture très enrichie sur les mêmes thèmes — avec un chapitre tout nouveau sur la radio, a bénéficié de quinze années de recherches supplémentaires.

STÉPHANE FERRARD
FRANCE 1940
L'ARMEMENT TERRESTRE
ETAI

De votre serviteur, il n'est pas absolument inutile (enfin, c'est juste un conseil, une suggestion, je dis cela en passant...) d'avoir *L'Automobile sous l'uniforme 1939-40*, (Massin éditeur, 1992). Il s'agit d'un panorama complet de la motorisation, du vélomoteur au char lourd. La partie blindés est courte mais très dense et comporte de nombreuses informations alors inédites. La vocation principale que je m'étais fixée pour cet ouvrage était de décrire tout le matériel roulant (camions et camionnettes, voitures tous terrains, tracteurs d'artillerie, etc.) et de le placer dans la perspective de la mobilisation industrielle. Rempli au chausse-pied de chiffres et de photos (plus de 750 !), cet ouvrage un peu déraisonnable montre même une douzaine de profils de camouflage type.

François VAUVILLIER
Jean-Michel Touraine
L'AUTOMOBILE SOUS L'UNIFORME
1939-40
MASSIN EDITEUR

Le plus jeune de ces livres a maintenant huit ans, et bien sûr, de nouvelles recherches sont, depuis, allées au-delà, en levant des points d'ombre, ou en précisant toutes sortes de détails. Mais tels qu'ils sont, ces ouvrages représentent une telle concentration documentaire que leur consultation reste et restera un passage obligé pour, soyons optimistes, les cent prochaines années.

À vous de les dénicher ! ■

François Vauvillier

SUR LA TOILE

Voici deux sites présentant chacun un fort contenu documentaire et iconographique sur 1940. Pour l'Alsace, GRCA.free.fr met en ligne (entre autres) des photos inédites sur le thème des groupes de reconnaissance (GRDI et GRCA).

Et pour la Lorraine, kerfent.com tend à couvrir l'ensemble du secteur fortifié de Faulquemont.

Groupe de Reconstituants
et de Collectionneurs d'Alsace
1939-40 (G.R.C.A.)

Petit Ouvrage du
KERFENT

PHOTOGRAPHIES D'EPOQUE:

www.collect-world.com
vous présente sa gamme de miniatures
et maquettes véhicules militaires, blindés et chars d'assaut, avions, hélicoptères, figurines, livres et magazines...
Sarl collect-world - l'aubinière - 61800 MONTSECRET
Tél / Fax : 02 33 96 02 79 - Port : 068 3000 430

www.quarter-kit.com with GASO.LINE
VOTRE SPÉCIALISTE DE LA MINIATURE MILITAIRE À L'ÉCHELLE 1/48
Le 1er char français proposé en miniature par Gaso.line dans sa gamme "panzer paper"
Char moyen français SARL 42

Edition limitée à 30 exemplaires monté / peint 135 €
Modèle en résine et métal avec chenilles Solido
figurine non incluse
Modèle disponible en monté et peint ou en kit
Diorama libération de Paris avec figurines en métal peintes à la main
19€
MF48009
Solido Bus Renault 1939 10€
Vous recherchez un modèle de collection !
N'hésitez à nous contacter ou à venir nous voir, nous aurons, peut-être, votre bonheur ?
Solido AMX 13 VTT 10€
16.80€ Schuco EBR
Toutes les photos disponibles sur notre site Internet www.quarter-kit.com
Magasin ouvert du lundi au vendredi de 10h30 à 13h et de 14h30 à 19h
10, passage du charolais 75012 Paris Tél.: 01.44.75.01.61
Liste de prix contre 3 timbres à 0.53 € - Catalogue couleur 40 pages 10 €

n°1 : la 1re DCR anéantie par les Panzer de Hoth • Saint-Exupéry et le Pô d'échappement • Jours de Juin 40 au Michelsberg

n°8 : Dunkerque • Operation Strangle et la ligne Gustav • la fin des destroyers allemands en France

n°11 : les blindés français de la Wehrmacht • 11 ao^t 44 la bataille de Cluny • la JG 53 • le 2 cm Flakvierlinig 38 dans la Kriegsmarine

n°12 : Les Bombardiers de la Kampfgeschwader • Leyte, décisifs revers de la flotte japonaise • La Wehrmacht pouvait-elle prendre Moscou ?

n°13 : Hitler, homme politique ou homme de guerre • Les semi-chenillés américains • mai 40 : le massacre de Paradis

n°14 : Bastagne décembre 44 • Le bataillon de Chartreuse • La suisse pendant la 2e GM • Opération « Frantic »

n°16 : Patton en échec sur la Moselle • Les grosses pièces d'artillerie de la Kriegsmarine • Opération Frantic partie II

n°17 : Le char Renault B1bis • Bataille aéronavale en mer de Corail • La capture du général Giraud en 1940

n°18 : La Grossdeutschland pendant l'été 42 • le groupe de chasse de la Kampgeschwader 40 • le sabordage de la flotte à Toulon.

n°19 : Hiroshima, Nagazaki : pourquoi ? Les B-26 Marauders français • la bataille du St Laurent • L'ouvrage de Métrich (Maginot)

n°20 : Afrika Korps 1941 • Heinz Zimmer, mécanicien et pilote de chasse • Greif et Adler, les sd.Kfz 250/3 de Rommel

n°24 : Montcorner, l'attaque de la 4e DCR • Bombardements de Hambourg • Syrie 1941, la guerre censurée • L'aide anglo-américaine à l'URSS

°25 : Malte, clé de la guerre en Afrique • Churchill et l'anthrax • Iwo Jima, le « hachoir »

n°26 : Le Tiger • Les unités spéciales de la Regia Marina • Darlan et le débarquement en Afrique du Nord • Le I./JG 77 à l'ouest.

n°27 : La bataille d'Angleterre • Raid sur Maalöy • L'échec de la reconstruction de la Kriegsmarine

n°28 : El Alamein, première grande défaite de l'Axe • la DCA embarquée de l'US navy • les Navajos code Talkers

n°29 : Stalingrad, la roue tourne • Les briseurs de barrages • la A4/V2 premier missile balistique de l'histoire

n°30 : Les parachutistes • Koufra • Le Long Range Desert Group • Evolution de la Grossdeutschland 1940-43

n°32 : Opération « Merkur » les paras allemands en Crête • l'ouvrage d'Anzeling • Les régiments de pionniers de la VIIe Armée

n°33 : le Pz IV, cheval de bataille de la Panzerwaffe • Ardennes 40 : leur franchissement • Les affrontements aéronavals en Méditerranée 40

n°34 : Les bombardements stratégiques du Japon • Les Forces Britanniques en France, • Kharkov 1943 : la Victoire impossible.

n°35 : La Ligne Maginot, la forteresse inachevée • Le système de Bange • Luftwaffe, le I./JG 26 sur le front de l'Est

n°36 : Koursk, la citadelle imprenable • La destruction du fort de Chaberton • Le raid de Doolittle sur Tokyo

n°37 : Arrestation de Jean Moulin • Les mitrailleuse d'infanterie • Le cenre aérien secret de Lipetsk

n°39 : Utah Beach • La naissance des FNFL • Coulez le Tirpitz ! • les Italiens de la 2.Fallschirmjäger Division

n°40 : Normandie-Niemen • Juin 40 le dernier combat de chars du 8e Dragon • La carrière du cuirassé Missouri

n°41 : Le Vercors et les Alliés • Les chars de combat 1916-45 • McArthur, l'enfant terrible de la stratégie américaine.

n°42 : Sedan, mai 1940 • Les derniers combats de la U-Bootwaffe • De Gaulle et Weygand • le 20 mm Oerlikon

n°43 : La bombe atomique d'Hitler : mythe ou réalité • Bordeaux 42 : opération Frankton • la 23e demi-brigade de chasseurs à pieds

n°44 : Les Leichten-Divisionen 1936-39 • 31/12/42 : le combat de la mer de Barentz • les canons antichars français en 1940

n°45 : Opération « Anvil-Dragoon » le débarquement en Provence • Le Special Air Service • Derniers canosn à Gibraltar

n°46 : La 7e division légère mécanique • l'abordage de l'Altmark • À l'assaut du fort de Boussois • Peugeot sous l'Occupation

n°47 : La bataille de Midway • Le Me 262 • Les Bersaglieri • Comment les Allemands voyaient la Ligne Maginot

n°48 : Le Königstiger • Les Leichten-Divisionen en Pologne • L'orchestre noir, l'opposition militaire à Hitler.

n°49 : La Bataille aérienne de Dunkerque • M10 Tank Destroyer • La bataille du Cap Nord 43 • de la div. de cavalerie à la DLM

n°50 : Leningrad, du sang et des larmes • le Sdkfz 251 • Les conséquences de la défaite de 1940

n°51 : Les porte-avions de la victoire de l'US navy • l'héroïque défense du Pont St-Louis

n°52 : La bataille des Ardennes • Dünaburg 1941 • la ligne Siegfried • Le 40 mm Bofors

n°53 : L'évolution de la Heer • Le Surcouf • Berliet pendant la 2e GM • Batteries françaises des Arros et du Requin

n°54 : Les U-boot type VII au combat • Birmanie 44 : bataille de Kohima • Tobrouk 42

n°55 : la 4e division cuirassée à Abbeville • l'agonie de l'armée italienne • Oradour sur Glane

n°56 : le II.SS-Panzer-Korps à Koursk • Le cuirassé King George V • Maginot : La tourelle 75 mm mod.33

n°57 : Bagration 44 • La 2e DB à Royan • L'épopée de l'Atlantis • le SS-Fallschirmjäger-Bataillon-500 vs Tito

n°58 : Opération « Market Garden » • Les « Lions de la 12 » • Le Prinz Eugen • les blindés canadiens 39-45

n°59 : Panzerjäger, les chasseurs de chars de la Wehrmacht • SS-Kavalerie Brigade • Herman Goering • Les Forces spéciales soviétiques

n°60 : Les Forces Aériennes Françaises Libres • La tragédie de Céphalonie • Gazala • la 1.Panzer-Division • Préparation de Pearl-Harbor

n°61 : La campagne de Tunisie • La motorisation de la Cavalerie • La bataille du Cap Matapan • La bataille du Rail

n°62 : Les bombardements Stratégigaues sur l'Allemagne • l'été 44 de la division Leclerc • L'opération Tannenberg

COMPLÉTEZ VOTRE COLLECTION !

Les anciens numéros d'Histoire de Guerre : 6 €

n°63 : Jagdpanzer, les mastodontes du Reich • Projet Mulberry, les ports artificiels des Alliés • La bataille de Tikhvine • Walter Wolfrum

n°64 : La 1er DFL de Strasbourg à Colmar • La 79th British Armoured Division en Normandie • La 2./NAG II en Italie • La batterie Lindemann

n°65 : La Luftwaffe en Afrique • le 5e régiment de dragons portés • La MG 42

n°66 : Mers el-Kébir • les automitrailleuses du Regio Esercito • Operation « Marathon » • la Path Finder Forced de la RAF

n°67 : Sturmgeschütze • mai 40 second siège de Maubeuge • Les paras du 4e SAS en Bretagne • La guerre en Ethiopie

n°68 : La première bataille de chars de l'histoire • Les Américains à l'assaut de la ligne Maginot • La Jagdverband 44 : l'escradrille des experts

n°69 : Aout 44 d'avranche à Falaise • l'attaque des ponts de Maastricht • Les derniers combats du 10e corps sur la Loire.

n°70 : La libération de Leningrad • La capture de l'U-570 • Le 17th/21st Lancers pendant la « course vers Tunis »

n°71 : Kamikaze, l'arme ultime • le canon antichar Pak 35/36 • Le baptème du feu de la cavalerie motorisée • A l'assaut de Kerfent

n°72 : la défense aérienne du Reich • Luigi Gorrini et le 18e grippo dans la Bataille d'Angleterre • Bataille pour Ordjonikidze et la poche de Gizel

n°73 : Le Reich pouvait-il repousser le débarquement ? • L'armée rouge reprend la Crimée • Les tireurs d'élite britannqiues

HORS-SÉRIE et numéros THÉMATIQUES

6 € au lieu de ~~10,95~~ €

HS 1 :Barbarossa : Hitler en échec devant Moscou

HS 2 : Le Bismark : gloire et défaite, l'opération « Rheinübung »

HS 3 : La Luftwaffe 1918-1945

HS 4 : Les places fortes de notre histoire.

HS 5 : Churchill, les combats du Vieux Lion

HS 6 : Stratèges et stratégie, de Napoleon à Schwarzkopf

HS 7 : Un siècle de terrorisme

HS 8 : Génération Apocalypse : le monde sous la terreur nucléaire

HS 9 : Les Espions qui ont fait l'histoire

HS 10 : La révolution des chars de combat du FT-17 au Tigre II

ANCIENS NUMÉROS NOUVELLE FORMULE

GUERRE, BLINDÉS & MATÉRIEL

6,90 €

n°74 : 1940, nous avions pourtant une armée magnifique. • le Lorraine 28 ...

n°75 : le Laffly S15 R • la montée en Belgique • le Berliet CBA • le 194 GPF

LE III. PZ. KORPS À KOURSK

de Didier LODIEU

NOUVEAU

Cet ouvrage présente une étude très précise, focalisée sur une partie du front de la bataille de la célèbre bataille de Koursk, avec entre autres :

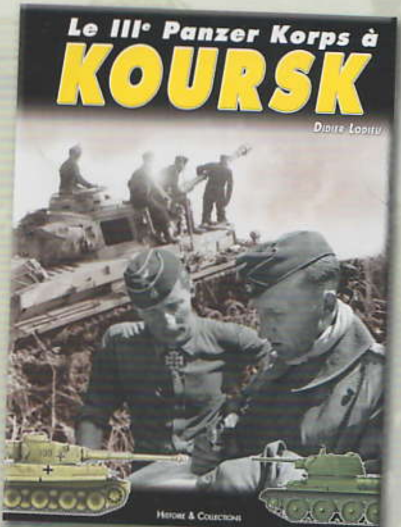
★ les témoignages des vétérans des 6e, 7e et 19e Panzerdivisionen

★ Le récit inédit du major von Rosen et de ses camarades de la s.Pz.Abt 503 sur les divers combats de son unité

★ les portraits de la majorité des officiers

Les faits exposés sont d'une exactitude irréprochable, contrôlés par les journaux de marche des unités composant le III.Pz. Korps et surtout illustrés par les photographies de deux reporters de guerre présents sur les lieux.

Un titanesque travail de recherche pour une page d'histoire spectaculaire.



REPORTAGE A LA s.Pz.Abt. 503
231

Histoire & Collections

POUR COMMANDER CET OUVRAGE UTILISEZ LE COUPON PAGE 2

Musée des BLINDÉS

TANK MUSEUM - PANZER MUSEUM

Saumur

CONCOURS INTERNATIONAL DE MAQUETTES

26 ET 27 MAI 2007

EXPOSITION CLUBS ET PARTICULIERS

ESPACE COMMERÇANTS

VISITE DES RÉSERVES

DÉMONSTRATION DYNAMIQUE DE BLINDÉS

HORAIRES

Hiver (de octobre à avril) : de 10h à 17h

Vacances de printemps et de la toussaint : de 10h à 18h

Eté (de mai à septembre) : de 9h30 à 18h30

CONTACTS

1043 Route de Fontevraud - 49400 Saumur

Tél. 02 41 83 69 95 - Fax. 02 41 83 69 90

museedesblindes@wanadoo.fr

www.musee-des-blindes.asso.fr

TOURISME & HANDICAP

Sur la piste de l'enfant ROY
ANJOU-TOURAINE
SITE PARTENAIRE